



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 11.1.2006
KOM(2005) 718 v konečnom znení

OZNÁMENIE KOMISIE RADE A EURÓPSKEMU PARLAMENTU

o Tematickej stratégii pre životné prostredie v mestách

{SEC(2006) 16}

OZNÁMENIE KOMISIE RADE A EURÓPSKEMU PARLAMENTU

o Tematickej stratégii pre životné prostredie v mestách

1. ÚVOD

Mestské oblasti hrajú dôležitú rolu pri dosahovaní cieľov Stratégie EÚ pre trvalo udržateľný rozvoj¹. V mestských oblastiach je stret environmentálnej, ekonomickej a sociálnej dimenzie najmarkantnejší². Sú to práve mestá, kde je sústredených mnoho environmentálnych problémov, ale mestá sú tiež hnacími motormi hospodárstva, sú miestom, kde sa realizuje obchod a miestom, kam prúdia investície. Štyria z piatich obyvateľov Európy žijú v mestských oblastiach a kvalita ich života je priamo ovplyvnená stavom mestského prostredia. Mestské prostredie vysokej kvality tiež prispieva k prioritne obnovennej Lisabonskej stratégii, ktorej cieľom je „urobiť Európu atraktívnejším miestom pre pracovnú silu a investície“. Atraktívnosť európskych miest zvýši ich potenciál pre rast a tvorbu pracovných miest a mestá preto hrajú kľúčovú úlohu pri realizácii Lisabonskej agendy³.

Existujú však stále väčšie obavy o stav životného prostredia v európskych mestách. Environmentálne problémy, s ktorými mestá bojujú, majú značný vplyv na ľudské zdravie, kvalitu života obyvateľov miest a ekonomický výkon samotných miest. Šiesty environmentálny akčný program (6. EAP) požadoval rozvoj Tematickej stratégie pre životné prostredie v mestách s cieľom *“podpory lepšej kvality života prostredníctvom integrovaného prístupu, ktorý sa sústreďuje na mestské oblasti“* a aby prispela *„k vysokej úrovni kvality života a sociálnemu blahobytu obyvateľov tým, že by zabezpečila životné prostredie, v ktorom by úroveň znečistenia nevedla ku škodlivým následkom na ľudskom zdraví a životnom prostredí a tým, že by podporila trvalo udržateľný mestský rozvoj“*.

V zhode s 6. EAP Komisia v predbežnom oznámení⁴ vysvetlila svoje počiatočné analýzy závažných problémov, s ktorými mestá bojujú a navrhla opatrenia v štyroch prioritných oblastiach: v mestskej správe, v trvalo udržateľnej doprave, vo výstavbe a v urbanistickom projektovaní. Príkladom takýchto opatrení je presadzovanie osvedčených postupov a prípadných povinností na úrovni EÚ prijímať plány na miestnej úrovni. Realizovali sa rozsiahle porady zúčastnených strán a dôkladné analýzy možných ciest, akými napredovať a výsledky týchto porád a analýz sú základom súčasnej stratégie.

¹ KOM(2001)264

² Vyjadruje sa to v Bristolskej dohode (Bristol Accord):
<http://www.odpm.gov.uk/index.asp?docid=1162287>

³ KOM(2005)330

⁴ “Smerom k Tematickej stratégii pre životné prostredie v mestách” KOM(2004)60

2. ENVIRONMENTÁLNE PROBLÉMY, S KTORÝMI MESTÁ ZÁPASIA

Väčšina miest stojí tvárou v tvár obvyklej základnej množine environmentálnych problémov, akými sú nízka kvalita vzduchu, vysoká hustota dopravy a dopravné zápchy, vysoká hladina okolitého hluku, nízka kvalita obývatel'ného prostredia, úhorom ležiaca pôda, emisie skleníkových plynov, neorganizované rozrastanie miest, tvorba odpadu a odpadových vôd.

Medzi príčiny týchto problémov patria zmeny v životnom štýle (rastúca závislosť na osobných automobiloch, vzrast počtu jednočlenných domácností, zvyšovanie spotreby zdrojov na osobu) a demografické zmeny, ktoré sa v pripravovaných riešeniach musia zohľadniť. Tieto riešenia musia byť orientované do budúcnosti, musia obsahovať aspekty prevencie rizík, ako je napríklad predvídanie vplyvov klimatických zmien (napríklad zvýšená hrozba povodní), alebo progresívne znižovanie závislosti na fosílnych palivách.

Environmentálne problémy v mestách sú zvlášť komplexné, pretože ich príčiny navzájom súvisia. Lokálne snahy vyriešiť jeden problém môžu viesť k novým problémom v inej oblasti a môžu byť v rozpore s politikami na celoštátnej alebo regionálnej úrovni. Napríklad účinok politik na zlepšenie kvality ovzdušia prostredníctvom nákupu ekologických autobusov môže byť znehodnotený nárastom osobnej dopravy zapríčinennej územnými rozhodnutiami (napríklad výstavba parkovísk v centre mesta). Problémy týkajúce sa nízkej kvality obývatel'ného prostredia sú často spojené so súvisiacimi spoločensko-ekonomickými problémami.

Všeobecne sa uznáva, že najúspešnejšie orgány miestnej správy využívajú na riadenie mestského prostredia integrované prístupy tým, že zavádzajú dlhodobé a strategické akčné plány, v ktorých sú detailne analyzované väzby medzi rôznymi politikami a záväzkami na rôznych organizačných úrovniach, (pozri prílohu). Povinnosti uložené na miestnej, regionálnej, celoštátnej alebo európskej úrovni (napríklad využitie pôdy, hluk, kvalita ovzdušia) môžu byť na miestnej úrovni implementované efektívnejšie, ak sú integrované do rámca miestneho strategického riadenia.

3. PRIDANÁ HODNOTA OPATRENÍ NA ÚROVNI EÚ

Orgány miestnej správy hrajú pri zlepšovaní životného prostredia v mestách rozhodujúcu rolu. Rôznorodosť v oblasti histórie, geografie, podnebia, administratívnych a právnych pomerov vyžaduje lokálne vyvinuté, na mieru šité riešenia problémov životného prostredia v mestách. Uplatňovanie zásady subsidiarity, podľa ktorej by sa opatrenia mali podniknúť na úrovni, na ktorej to bude najúčinnnejšie, implikuje aj potrebu konať na miestnej úrovni.

Životné prostredie v mestách si však vyžaduje opatrenia na všetkých úrovniach: svoju úlohu tu zohrávajú celoštátne a regionálne orgány, ako aj EÚ.

Mnohé riešenia už v určitých mestách existujú, ale nie sú dostatočne rozšírené alebo zrealizované. EÚ môže členské štáty a orgány miestnej správy najlepšie podporiť propagovaním európskych osvedčených postupov, napomáhaním, aby sa rozsiahlo

využívali po celej Európe a povzbudzovaním efektívneho budovania sietí kontaktov a výmeny skúseností medzi mestami. EÚ môže poskytnúť finančnú podporu pre investície, aby tak boli splnené environmentálne priority, a podporiť budovanie kapacít tým, že sprístupní prostriedky pre výskum a odbornú prípravu, vytvorí relevantné poradenstvo a tým, že podnieti zakladanie štátnych poradných centier.

Je nevyhnutné, aby členské štáty, tak ako je to zdôraznené v tejto stratégii, využili príležitosti ponúkané na úrovni EÚ v prospech orgánov miestnej správy. Členské štáty sa tiež vyzývajú, aby podporili orgány miestnej správy pri dosahovaní cieľov tejto stratégie, a to presadzovaním úzkej spolupráce a koordinácie patričných správnych orgánov, aby tak identifikovali efektívne riešenia pre svoje mestá a regióny.

Na početných poradách, ktoré sa uskutočnili, boli všetky dotknuté strany, vrátane členských štátov⁵ zajedno, pokiaľ išlo o hodnotenia problémov životného prostredia v mestách, potrebu konať na všetkých úrovniach a pridanú hodnotu angažovania sa na úrovni EÚ. Aby Komisia zabezpečila vykonávanie integrovaného riadenia na lokálnej úrovni (pozri hodnotenie vplyvu), preskúmala rôzne alternatívy, vrátane vhodnosti legislatívnej úpravy danej problematiky. Vzhľadom na rôznorodosť mestských oblastí a existujúcich celoštátnych, regionálnych a miestnych záväzkov a problémov spojených s vytvorením spoločných noriem pre všetky otázky životného prostredia v mestách však bolo rozhodnuté, že riešenie danej problematiky pomocou prijatia legislatívy by pre dosiahnutie cieľov tejto stratégie nebolo tou najlepšou cestou. Väčšina členských štátov a orgánov miestnej správy takýto prístup podporila a spochybňovala potrebu záväzných povinností na úrovni EÚ v oblasti environmentálneho manažmentu a plánov mestskej dopravy.

4. CIELE STRATÉGIE

Opatrenia predkladané v tejto stratégii majú za cieľ prispieť k lepšej realizácii existujúcich environmentálnych politík EÚ a implementácii právnych predpisov na lokálnej úrovni, a to podporovaním a povzbudzovaním orgánov miestnej správy k prijatiu integrovanejšieho prístupu k mestskému riadeniu a vyzývaním členských štátov k podporovaniu tohto procesu a využitiu možností poskytovaných na úrovni EÚ.

Ak bude stratégia implementovaná na všetkých úrovniach, určite prispeje k zlepšeniu kvality životného prostredia v mestách, urobí z miest atraktívnejšie a zdravšie miesta pre život, prácu a investovanie a zníži škodlivý environmentálny vplyv miest na širšie životné prostredie, napríklad pokiaľ ide o klimatické zmeny.

5. OPATRENIA

Integrovaný prístup k environmentálnemu riadeniu na lokálnej úrovni a predovšetkým k doprave, založený na efektívnej konzultácii so všetkými zúčastnenými stranami, je kľúčom k úspešnej realizácii environmentálnych právnych predpisov a k dosiahnutiu trvalých zlepšení v kvalite a výkonnosti životného

⁵ Závěry Rady zo 14.10.2004

prostredia. Existuje potreba podpory orgánov miestnej správy v prijímaní týchto manažérskych techník.

5.1. Poučenie o integrovanom environmentálnom riadení

Prijatie integrovaného prístupu k riadeniu životného prostredia v mestách pomôže vyhnúť sa konfliktom medzi mnohými politikami a iniciatívami, ktoré sú uplatňované v mestských prostrediach a pomôže dosiahnuť dlhodobú víziu pre rozvoj mesta. Okrem dobrovoľných iniciatív Miestnej agendy 21 a Aalborgských záväzkov (Aalborg Commitments)⁶ niekoľko členských štátov prijalo zákony, alebo zaviedlo mechanizmy, aby tak zabezpečili integrované riadenie mestského prostredia⁷.

Integrované prístupy majú za následok lepšie plánovanie a významnejšie výsledky. Jasne definované zámery, ciele, prijaté zodpovednosti, postupy pre monitorovanie vývoja, verejné konzultácie, revízia, audit a výkazníctvo sú pre efektívne zavedenie opatrení rozhodujúce. Mnohé úspešné mestá, zaviedli systémy environmentálneho riadenia, ako sú napríklad EMAS alebo ISO 14001, aby zabezpečili napredovanie v plnení politických cieľov a v zavádzaní verejnej kontroly. Dôležité sú informačné kampane o dosiahnutých zlepšeniach (napríklad Európsky týždeň mobility).

Komisia orgánom miestnej správy dôrazne odporúča, aby podnikli potrebné kroky na dosiahnutie väčšieho využitia integrovaného riadenia na miestnej úrovni a nabáda celoštátne a miestne orgány, aby tento proces podporovali.

Komisia vypracuje v roku 2006 technickú príručku pre integrované environmentálne riadenie, pričom bude vychádzať zo skúseností a poskytne príklady osvedčených postupov. Zároveň uvedie odkazy na najdôležitejšie environmentálne právne predpisy EÚ, napríklad na smernice o ovzduší, hluku, vode, odpadoch a energetickej účinnosti.

5.2. Usmernenie pre plány trvalo udržateľnej mestskej dopravy

Mestská doprava má priamy vplyv na znečistenie ovzdušia, hluk, dopravné zápchy a emisie CO₂ a je dôležitá pre obyvateľov a firmy. Prijatie a realizácia plánov mestskej dopravy je v určitých členských štátoch povinná⁸. Niektoré mestá prijímajú plány na dobrovoľnej báze, aby zlepšili kvalitu života, alebo aby vyhovel štandardom EÚ na ochranu ľudského zdravia (napríklad kvalita ovzdušia).

Efektívne plánovanie dopravy si vyžaduje dlhodobú víziu, aby sa mohli naplánovať finančné náklady na infraštruktúru a dopravné prostriedky, aby sa mohli navrhnuť systémy odmien za účelom podpory verejnej dopravy vysokej kvality, bezpečnosti cyklistov a chodcov a za účelom podpory koordinácie s územným plánovaním na primeraných administratívnych úrovniach. Pri plánovaní dopravy by sa malo počítať s ochranou a bezpečnosťou, prístupnosťou k tovarom a službám,

⁶ www.aalborgplus10.dk

⁷ Belgicko (Flámsko), Dánsko, Francúzsko, Maďarsko, Poľsko, Slovinsko: právne predpisy; Cyprus, Česká republika: zvažujú mechanizmy; Spojené kráľovstvo: niektoré prvky.

⁸ Francúzsko, Spojené kráľovstvo: právne predpisy; Cyprus, Česká republika: zvažuje mechanizmy; Taliansko: niektoré prvky.

so znečistením ovzdušia, s hlukom, s emisiami skleníkových plynov a so spotrebou energie, s využitím územia a malo by pokrývať oblasť nákladnej a osobnej dopravy a všetky typy dopravy. Riešenia musia byť šité na mieru, založené na širokej diskusii s verejnosťou a ostatnými zúčastnenými stranami a ciele musia vyjadrovať miestnu situáciu. Komisia miestnym orgánom veľmi odporúča zostavenie a realizáciu plánov trvalo udržateľnej mestskej dopravy.

Komisia v roku 2006 poskytne technickú príručku o hlavných aspektoch plánov dopravy, ktorá bude založená na odporúčaníach pracovnej skupiny znalcov⁹ z roku 2004 a poskytne príklady osvedčených postupov.

5.3. Podpora vzájomného poskytovania osvedčených postupov medzi krajinami EÚ

Aby sa miestnym orgánom umožnilo učiť sa jeden od druhého a rozvíjať riešenia prispôbolené ich špecifickej situácii, je dôležité zlepšiť ich prístup k existujúcim riešeniam. Informácie musia byť dobre štruktúrované, ľahko dostupné a podporované kompetentnými odborníkmi.

5.3.1. Projekty budovania sietí kontaktov (networking) a demonštračné projekty

Výmena skúseností medzi miestnymi orgánmi financovaná Komisiou v medziach „rámca spolupráce“¹⁰ ukázala, že spolupráca pri vývoji riešení pre jednotlivé lokálne situácie, ktoré sa zakladajú na príslušných skúsenostiach a problémoch, prináša mnoho výhod. Komisia navrhuje pokračovať v podpore porovnateľných aktivít v rámci nového nariadenia LIFE+¹¹. Kohézna politika¹² a Rámcový program pre výskum budú poskytovať podobné možnosti a budú tiež poskytovať demonštračné projekty súvisiace s množstvom otázok z oblasti životného prostredia v mestách.

Pomocou týchto nástrojov bude Komisia poskytovať miestnym a regionálnym orgánom podporu na výmenu osvedčených postupov a na demonštračné projekty súvisiace s mestskými problémami. Členské štáty a regionálne a miestne orgány sa vyzývajú, aby tieto možnosti využívali.

5.3.2. Sieť štátnych centier pre mestské otázky

Miestne orgány hlásia problémy s prístupom k informáciám o iniciatívach, ktoré priniesli sľubné výsledky. Väčšina osvedčených postupov nie je nezávisle vyhodnotená a nie je prístupná na jednom mieste. Ako odpoveď na otázky od miestnych orgánov Komisia v rámci programu URBACT spolufinancuje pilotnú sieť štátnych stredísk („Európska vedomostná platforma“¹³), aby zabezpečila štruktúrované a vyhodnotené informácie o sociálnych, ekonomických a environmentálnych problémoch v mestských oblastiach.

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

¹⁰ Rozhodnutie 1411/2001/ES

¹¹ KOM(2004)621

¹² KOM(2004)495

¹³ Vedená holandským ministrom vnútra, zúčastnených 15 členských štátov.

Komisia vyhodnotí pilotný projekt (koncom roka 2006) a zväži, či v rámci navrhovanej Kohéznej politiky pre roky 2007-2013 môže byť použitý ako stavebný prvok pre "Európsky rámcový program pre výmenu skúseností o mestskom rozvoji".

5.4. Internetový portál Komisie pre miestne orgány

Oznámenia, výsledky výskumov, štúdie a príručky, ktoré sú relevantné pre miestne orgány, sa sprístupňujú prostredníctvom rôznych internetových stránok Komisie, čo má za následok, že je ťažké nájsť tieto informácie.

Ako súčasť akčného plánu na zlepšenie komunikácie v rámci Európy¹⁴ Komisia skúma vývoj tematických portálov na európskych internetových stránkach určených určitému odbornému publiku. Portál by poskytoval linky na všetky relevantné informácie a zlepšil by tok informácií.

Komisia bude hodnotiť realizovateľnosť tematického portálu pre miestne orgány.

5.5. Školenia

Mnohé miestne orgány vyjadrili potrebu získania špecifických kvalifikácií, aby mohli prijať integrovaný prístup k riadeniu, ktorého účasťou sú spolupráca medzi sektormi a školenia o špecifických environmentálnych právnych predpisoch, efektívna spoluúčasť verejnosti a podporovanie zmien v správaní občanov.

Osobné školenia s účasťou celoštátnych, regionálnych a miestnych orgánov sú dotknutými stranami považované za najhodnotnejšiu vyučovaciu metódu. Budúce nariadenie LIFE+ má miestnym orgánom poskytnúť podporu pri implementácii environmentálnej politiky. Súčasťou by mohli byť výmenné programy pre úradníkov miestnych orgánov.

Návrh Komisie o Európskom sociálnom fonde¹⁵ tiež ponúka možnosti pre zvýšenie efektívnosti verejnej správy na regionálnej a miestnej úrovni.

Komisia bude nové nariadenie LIFE+ a ostatné nástroje využívať na podporu budovania kapacít miestnych a regionálnych orgánov pre otázky mestského riadenia a bude podporovať členské štáty, aby takéto aktivity iniciovali.

5.6. Využitie iných podporných programov Spoločenstva

Na dosiahnutie svojich cieľov bude stratégia musieť využiť aj možnosti predstavené inými politikami.

5.6.1. Kohézna politika

Návrhy Komisie týkajúce sa Kohézneho fondu¹⁶ a Štrukturálnych fondov¹⁷ na obdobie rokov 2007-2013 obsahujú významné možnosti pre podporu riešenia

¹⁴ SEC(2005)985

¹⁵ KOM(2004)493

¹⁶ KOM(2004)494

environmentálnych priorit v mestských oblastiach (napríklad nakladanie s odpadmi, nakladanie s mestskými odpadovými vodami, kvalita ovzdušia, ekologická mestská verejná doprava, energetická účinnosť, obnova kontaminovanej pôdy a integrované stratégie pre mestskú obnovu).

Komisia dôrazne vyzýva členské štáty, aby tieto možnosti využili na riešenie problémov, s ktorými ich mestské oblasti zápasia, a aby v národnom strategickom referenčnom rámci venovali mestskej problematike patričnú pozornosť.

5.6.2. *Výskum*

Pokiaľ ide o výskum v oblasti mestskej problematiky, vykonalo sa už veľa¹⁸ a akcie 5.3-5.4 rozsah výskumu ešte zväčšia. Návrh Komisie pre Siedmy rámcový program pre výskum a vývoj¹⁹ vysvetľuje, že ďalší výskum bude užitočný v prípade inovatívneho mestského riadenia, obnovy prostredia vytvoreného človekom vrátane kultúrneho dedičstva, environmentálnych rizík, energetickej účinnosti, ekologických dopravných prostriedkov a alternatívnych pohonných látok, mobility, ochrany a bezpečnosti.

Komisia bude poskytovať podporu pre ďalšie výskumy týkajúce sa mestskej problematiky a aktívne bude zapájať miestne orgány a bude sa snažiť sprístupniť miestnym orgánom už vypracované materiály, a to v mnohých jazykoch, aby tak uľahčila ich využitie na lokálnej úrovni.

6. SYNERGIE S INÝMI POLITIKAMI

Táto stratégia sa týka viacerých oblastí, pokrýva mnohé environmentálne médiá a problémy. Prispieje k implementácii priorit 6. EAP a iných environmentálnych politík, vrátane iných tematických stratégií.

Rôzne environmentálne politiky (kvalita ovzdušia, hluk, atď.) požadujú, aby boli navrhnuté plány pre zníženie znečistenia. Umiestnením týchto plánov do kontextu lokálneho integrovaného rámca, tak ako je to navrhované v tejto stratégii, môžu vzniknúť synergie medzi mnohými politickými oblasťami, ktoré prinesú lepšie výsledky tak pre životné prostredie, ako aj pre celkovú kvalitu života v mestských oblastiach.

6.1. Klimatické zmeny

Mestské oblasti zohrávajú dôležitú rolu tak pri prispôsobovaní sa klimatickým zmenám, ako aj pri znižovaní emisií skleníkových plynov.

Mestské oblasti sú zraniteľné pokiaľ ide o následky klimatických zmien ako sú záplavy, obdobia horúčav, častejšie a vážnejšie nedostatky vody. Plány integrovaného mestského riadenia by mali obsahovať opatrenia na obmedzenie **environmentálnych rizík**, aby mestské oblasti takéto zmeny mohli lepšie zvládať.

¹⁷ KOM(2004)495

¹⁸ napríklad 145 projektov 'Mesto zajtrajška a kultúrne dedičstvo' ('City of Tomorrow & Cultural Heritage')

¹⁹ KOM(2005)119

Pokiaľ ide o zníženie emisií skleníkových plynov, sú pre miestne orgány prioritnými oblasťami doprava a výstavba.

Širšia implementácia **trvalo udržateľných plánov mestskej dopravy**, vrátane konkrétnych opatrení na podporu nižších emisií CO₂ a energeticky efektívnych dopravných prostriedkov pomôže na miestnej úrovni znížiť emisie skleníkových plynov.

Trvalo udržateľná výstavba zlepši energetickú účinnosť a súčasne povedie k zníženiu emisií CO₂. Miestne orgány môžu také metódy podporiť zvýšením povedomia, stanovením a presadzovaním štandardov všade tam, kde je to možné a prijatím osvedčených postupov v prípade ich vlastných budov a budov, ktoré objednávajú prostredníctvom ekologického verejného obstarávania. V tejto súvislosti je veľmi dôležité prispôbenie existujúcich budov. Komisia dôrazne vyzýva členské štáty a regionálne a miestne orgány, aby vyvinuli programy na podporu trvalo udržateľnej výstavby vo svojich mestách.

Za účelom propagácie energetickej účinnosti a využívania obnoviteľných zdrojov energie medzi miestnymi a regionálnymi účastníkmi Komisia tiež bude v záujme podpory svojej **energetickej politiky** pokračovať v uplatňovaní programu Inteligentná energia – Európa²⁰. Zelená kniha o energetickej účinnosti²¹ kladie otázku, či by smernica o energetickej hospodárnosti budov²² mala byť rozšírená aj na malé budovy, ktoré sa renovujú.

Aby bolo možné **porovnávanie budov** v celej Európe a za účelom podpory **výmeny osvedčených postupov** Komisia poverila Európsku normalizačnú organizáciu (CEN) vývojom metód pre stanovenie integrovanej environmentálnej výkonnosti budov (nie len pokiaľ ide o kritérium energetickej efektívnosti)²³.

6.2. Príroda a biodiverzita

Trvalo udržateľné mestské plánovanie (primerané územné plánovanie) pomôže znížiť neorganizované rozrastanie miest, ako aj stratu prirodzeného prostredia a biodiverzity. Integrované riadenie mestského prostredia by malo podporiť trvalo udržateľné politiky využitia územia, ktoré zabránia neorganizovanému rozrastaniu miest a obmedzia činitele majúce za následok nepriepustnosť pôdy a ktoré budú zahŕňať **podporu mestskej biodiverzity** a zvýšia povedomie mestských obyvateľov.

Tematická stratégia pre **ochranu pôdy**, ktorá je práve vo vývoji, pravdepodobne bude riešiť obnovu a opätovné využitie pozemkov, ktoré boli v minulosti využívané na priemyselné účely a územné plánovanie zamerané na šetrenie priestorom, a to s cieľom obmedziť činitele majúce za následok nepriepustnosť pôdy a zabezpečiť jej racionálne využitie.

²⁰ Energetická účinnosť v stavebníctve a priemysle (SAVE), kombinovaná výroba (kogenerácia) tepla a energie, nové a obnoviteľné zdroje elektrickej energie, tepla, biopalivá (ALTENER), energetické aspekty dopravy (STEER).

²¹ KOM(2005)265

²² Smernica 2002/91/ES

²³ Mandát CEN M/350

6.3. Životné prostredie a kvalita života

Trvalo udržateľná mestská doprava pomôže znížiť znečistenie ovzdušia a hluk a podporí dopravu na bicykloch a peši, čo bude mať pozitívny vplyv na **zdravie** a povedie k zníženiu obezity. Trvalo udržateľné stavebné postupy pomôžu podporiť komfort, bezpečnosť a prístupnosť a znížiť zdravotné vplyvy vnútorného a vonkajšieho znečistenia ovzdušia, obzvlášť tuhých znečisťujúcich látok z vykurovacích systémov.

Existujúce právne predpisy o **kvalite ovzdušia**²⁴ nariaďujú vytvoriť plány v prípade, keď sa prekročia alebo sa môžu prekročiť medzné hodnoty. S takými situáciami majú skúsenosti v mnohých mestách, predovšetkým so znečistením tuhými znečisťujúcimi látkami (PM₁₀), ktoré produkuje hlavne cestná doprava a spaľovne. V súvislosti s jej tematickou stratégiou v oblasti znečistenia ovzdušia²⁵ bude Komisia zvažovať ciele a opatrenia²⁶ zamerané na kontrolu tuhých znečisťujúcich látok a poškodzovania ozónovej vrstvy, vrátane opatrení Spoločenstva týkajúcich sa dopravy, nových vozidiel a malých spaľovní. Dosiahnutie cieľov Spoločenstva v oblasti kvality ovzdušia vyžaduje integrovaný prístup za účasti mestských orgánov. Plány trvalo udržateľnej mestskej dopravy a lepšie integrované riadenie mestskej oblasti, vrátane oblastného vykurovania, by mohli mestám pomôcť pri dodržiavaní týchto záväzkov.

Doprava hrá rozhodujúcu úlohu, pokiaľ ide o klimatické zmeny, kvalitu ovzdušia a trvalo udržateľný rozvoj. V snahe prispieť k zlepšeniu životného prostredia v mestách, Komisia posúdi obsahlu skupinu opatrení vrátane nových štandardov pre dopravné prostriedky (EURO 5, EURO VI), bude uvažovať o opatreniach na podporu rozšírenia využívania diferencovaného spoplatňovania v environmentálne citlivých oblastiach a o vytvorení zón nízkych emisií s obmedzeniami pre dopravu spôsobujúcu znečistenie. Komisia nedávno prijala návrh smernice o obstarávaní ekologických dopravných prostriedkov štátnymi orgánmi²⁷.

V rámci revízie spoločnej dopravnej politiky²⁸ sa Komisia bude zaoberať potrebou ďalších opatrení v oblasti mestskej dopravy, najmä preskúmaním úlohy súkromných dopravných prostriedkov v mestách a preskúmaním prostriedkov na zlepšenie kvality mestskej dopravy.

Komisia má v úmysle pokračovať vo financovaní iniciatívy CIVITAS²⁹, ktorá pomáha mestám v dosahovaní významných zmien v modálnom rozdelení, pomáha podporovať používanie ekologických dopravných prostriedkov a riešiť problém dopravnej zápchy. CIVITAS tiež podporuje školenia, výmenu informácií a preberanie výsledkov.

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

²⁵ KOM(2005)446

²⁶ Tieto opatrenia budú predmetom hodnotenia ich dopadov

²⁷ KOM(2005)634

²⁸ KOM(2001)370

²⁹ www.civitas-initiative.org

Zákony EU³⁰ nariaďujú hlukové mapy a akčné plány pre **environmentálny hluk**, a to na účely zníženia hluku vo významných mestských oblastiach, v ktorých môžu úrovne expozície privodiť škodlivé účinky pre ľudské zdravie a na účely ochrany tichých oblastí pred zvýšením hluku. Plány trvalo udržateľnej mestskej dopravy prostredníctvom identifikácie opatrení pre riadenie hluku z mestskej dopravy napomôžu dodržaniu týchto požiadaviek.

6.4. Trvalo udržateľné využívanie prírodných zdrojov

Tematická stratégia o trvalo udržateľnom využívaní prírodných zdrojov³¹ bude vyzdvihovať dôležitosť využívania prírodných zdrojov efektívnym spôsobom, ktorý znižuje environmentálne dopady. Lepšie mestské riadenie môže znížiť dopady každodenného využívania zdrojov, ako sú energia a voda. Zabránenie neorganizovaného rozrastania mesta prostredníctvom veľkokapacitných a viacúčelových sídliskových štruktúr poskytuje environmentálne výhody v oblasti využitia plôch, dopravy a vykurovania, čo prispieva k zníženiu spotreby zdrojov na obyvateľa.

Smernica navrhovaná v rámci tematickej stratégie pre **prevenciu a recykláciu odpadu**³² vysvetľuje povinnosť členských štátov zostaviť plány pre predchádzanie vzniku odpadov na najvhodnejšej geografickej úrovni. Integrované environmentálne riadenie v mestách by malo obsahovať miestne opatrenia na predchádzanie vzniku odpadov.

7. BUDOVANIE VEDOMOSTNEJ ZÁKLADNE – MONITOROVANIE NAPREDOVANIA

Na monitorovanie efektívnosti tejto stratégie sú potrebné aktuálne, dostupné mestské údaje. Komisia s pomocou EHP a v úzkej spolupráci s členskými štátmi bude bez toho, aby zvýšila vyťaženie celoštátnych, regionálnych alebo miestnych orgánov, pracovať na zlepšení európskych údajov o otázkach mestského prostredia, aby po čase vyhodnotila vplyv európskych mestských oblastí na životné prostredie. Táto činnosť sa bude realizovať v rámci programu INSPIRE (Infraštruktúra pre priestorové informácie v Európe) a bude prepojená s iniciatívami GEO³³ a GMES³⁴.

Komisia vykoná v roku 2006 ďalší mestský audit a v tom istom roku zverejní správu založenú na ukazovateľoch popisujúcich životné podmienky v mnohých mestách EÚ, ktorá bude zahŕňať ekonomické, sociálne a environmentálne aspekty.

³⁰ Smernica 2002/49/ES

³¹ KOM(2005)670

³² KOM(2005)667

³³ Skupina pre pozorovanie Zeme

³⁴ KOM(2004)65

8. ZÁVER

Vytvorenie vysoko kvalitných mestských oblastí vyžaduje úzku koordináciu medzi rôznymi politikami a iniciatívami a lepšiu spoluprácu medzi rôznymi úrovňami správnych orgánov. Členské štáty zodpovedajú za pomoc regionálnym a miestnym orgánom pri zlepšení pôsobenia miest v ich štátoch na životné prostredie. Podporné opatrenia poskytnuté v tejto stratégii by mali prispieť k podpore miestnych orgánov a ostatných zúčastnených strán pri identifikácii opatrení vhodných sa pre konkrétne situácie a mali by prispieť k využívaniu výmeny informácií v rámci EÚ. Mali by tiež pomôcť propagácii osvedčených postupov v oblasti mestského environmentálneho riadenia mimo EÚ (napríklad iniciatíva „Zelené mesto“³⁵ v rámci programu OSN pre životné prostredie).

Členské štáty, miestne a regionálne úrady a ostatné zúčastnené strany budú vyzvané, aby pravidelne, ako aj počas rozsiahlych konzultácií, ktoré sa uskutočnia v roku 2009, predkladali svoje názory na vplyvy opatrení nachádzajúcich sa v tejto stratégii. Tieto názory budú spolu s dostupnými údajmi o environmentálnom pôsobení na mestskej úrovni vyhodnotené v rámci revízie 6. EAP, ktorá sa uskutoční v roku 2010 a v rámci ktorej sa bude rokovať o potrebe prijatia ďalších opatrení.

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.