



EURÓPAI BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2004. február 2.
COM(2004)60 végleges

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK,
AZ EURÓPAI SZOCIÁLIS ÉS GAZDASÁGI BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK
BIZOTTSÁGÁNAK**

A Városi Környezet Tematikus Stratégia előkészítő anyaga

TARTALOMJEGYZÉK

1. BEVEZETÉS ÉS ÁTTEKINTÉS	3
2. PRIORITÁST ÉLVEZŐ TÉMÁK	6
2.1. FENNTARTHATÓ VÁROSGAZDÁLKODÁS.....	6
2.1.1. <i>Miért fontos a fenntartható városgazdálkodás</i>	6
2.1.2. <i>Érvényben lévő közösségi kezdeményezések a fenntartható városgazdálkodás terén</i>	8
2.1.3. <i>A fenntartható városgazdálkodás kiterjesztéséhez szükséges további intézkedések</i>	9
2.2. FENNTARTHATÓ VÁROSI KÖZLEKEDÉS.....	13
2.2.1. <i>Miért fontos a fenntartható városi közlekedés</i>	13
2.2.2. <i>Érvényben lévő közösségi kezdeményezések a városi közlekedés terén</i>	15
2.2.3. <i>A fenntartható városi közlekedés kiterjesztéséhez szükséges további intézkedések</i>	18
2.3. FENNTARTHATÓ ÉPÍTÉS.....	21
2.3.1. <i>Miért fontos a fenntartható építés</i>	21
2.3.2. <i>Érvényben lévő közösségi kezdeményezések a fenntartható építés terén</i>	22
2.3.3. <i>A fenntartható építés kiterjesztéséhez szükséges további intézkedések</i>	23
2.4. FENNTARTHATÓ VÁROSTERVEZÉS.....	26
2.4.1. <i>Miért fontos a fenntartható várostervezés</i>	26
2.4.2. <i>Érvényben lévő közösségi kezdeményezések az urbanisztika területén</i>	29
2.4.3. <i>A fenntartható várostervezés kiterjesztéséhez szükséges további intézkedések</i>	31
3. INTEGRÁLT MEGKÖZELÍTÉS	33
3.1. HORIZONTÁLIS INTEGRÁCIÓ A KÖZÖSSÉGI POLITIKÁK KERETEIN BELÜL.....	33
3.2. HORIZONTÁLIS INTEGRÁCIÓ A KÖZÖSSÉGI KÖRNYEZETVÉDELMI POLITIKÁK KERETEIN BELÜL.....	35
3.3. INTEGRÁCIÓ A KÖZIGAZGATÁS KÜLÖNBÖZŐ SZINTJEI KÖZÖTT.....	36
4. MUTATÓK, ADATOK, CÉLTERÜLETEK ÉS JELENTÉSEK	37
5. A HELYI SZINTŰ JÓ GYAKORLAT TÁMOGATÁSA	40
5.1. ÖNKORMÁNYZATOK.....	40
5.2. AZ ÁLLAMPOLGÁR SZEREPE.....	41
6. A KÖVETKEZŐ LÉPÉSEK	42

Mellékletek

<i>1.sz. melléklet. Városi környezetpolitika kidolgozása</i>	43
<i>2.sz. melléklet: A fenntartható városok, fenntartható városgazdálkodás, közlekedés, építés és várostervezés európai jövőképe</i>	45
<i>3.sz. melléklet: A fenntartható városgazdálkodás, közlekedés, építés és várostervezés támogatása érdekében, a Bizottság által finanszírozott, kutatási vagy demonstratív projektek és kezdeményezések</i>	48
<i>4.sz. melléklet: A fenntartható közlekedés meghatározása az EU Közlekedési Tanácsa szerint</i>	52
<i>5.sz. melléklet: Példák a strukturális és a kohéziós alapok fenntartható városfejlesztésre történő felhasználására</i>	53
<i>6.sz. melléklet: Városi környezet a környezetvédelmi politikában</i>	55

1. Bevezetés és áttekintés

Európa lakosságának mintegy 80 %-a városi területeken¹ él, ahol a legtöbb környezeti probléma hatása a legerősebben érezhető. A zaj, a rossz levegőminőség, a nagy forgalom, az épített környezet elhanyagolása, a helytelen környezetgazdálkodás és a stratégiai tervezés hiánya egészségi problémákhoz és rosszabb életminőséghez vezetett. Ha meg akarunk birkózni Európa legsúlyosabb, környezettel összefüggő egészségi problémáival, akkor lényeges javulást kell elérni a városi környezet- és életminőség tekintetében. Sok területen az ott élők kiköltöznek a városokból azok peremére, mert joggal érzik úgy, hogy egészségüket károsan befolyásolja a városi környezetszennyezés. A városok ezen szabályozatlan terjeszkedése a forgalom növekedését vonja maga után, s a problémák egymást erősítik azáltal is, hogy a tevékenység a gyengülő városközpont helyett a peremen összpontosul. Egyre több városi terület viseli magán a túlzott terhelés említett tüneteit. Nem csoda tehát, hogy az európaiak elsősorban a „szennyezett városok” fogalmát kapcsolják össze a környezettel².

A jelenlegi helyzet kialakulásának elsődleges okai közt az említendő, hogy nem vették kellően figyelembe a döntések környezeti szempontjait, valamint nem készült szisztematikus terv a jó minőségű városi környezetre. Ezek a mulasztások következményekkel járnak mind a környezetre, mind a város gazdaságára és lakosságára nézve. A magas színvonalú környezetvédelmi tervezés az egyik legfontosabb feltétele annak, hogy a városokban megvalósuljon a fenntartható fejlődés, és az európai városok lakói jó minőségű életet élhessenek.

A Városi Környezet Tematikus Stratégia előkészítő anyaga (továbbiakban Tematikus Stratégia) című dokumentum fontos lépést jelent e cél elérése felé, és olyan kezdeményezésekre támaszkodik, amelyek hozzájárultak az európai városi környezetpolitika kidolgozásához (ld. 1.sz. melléklet). A dokumentum részét képezi az Európai Közösség 6. Környezetvédelmi Akcióprogramjának: „Környezet 2010: A mi jövőnk, a mi választásunk”³, és egyike a program hét tematikus stratégiájának. Célja holisztikus megközelítést biztosítani olyan környezeti kulcskérdésekhez, amelyeket az összetettség, az érintett szereplők sokfélesége, illetve az innovatív és komplex megoldások igénye jellemez. A 6. Környezetvédelmi Akcióprogram a következőkben jelöli meg a Tematikus Stratégia céljait:

„...integrált horizontális megközelítés elősegítése a közösségi politikákban és a városi környezet minőségének javítása, figyelembe véve az érvényben lévő együttműködési keret megvalósításában elért előrelépéseket, illetve ennek szükség szerinti újraértékelése, valamint a következő feladatok elvégzése:

- a *Local Agenda 21* támogatása;
- a gazdasági növekedés és a személyforgalom iránti igény közötti kapcsolat csökkentése;
- a tömegközlekedési, vasúti, vízi, gyalogos és kerékpáros közlekedési módok nagyobb részarányának szükségessége;
- a forgalom növekvő mennyiségének kezelése, illetve a közlekedési növekedés és a GDP növekedés szétválasztásának szükségessége;

¹ A városi területek tágabb értelemben (agglomeráció) kiterjednek valamennyi városi települési típusra.

² Eurobarometer 58.0 “Attitudes Towards the Environment” (A környezettel szembeni magatartások), 2000. december.

³ 2002. július 22-i 1600/2002/EK Tanácsi és EP határozat, mely meghatározza a Hatodik környezeti akcióprogramot (HL L242. szám, 2002. IX.10., 1. oldal).

- *alacsony károsanyag-kibocsátású járművek használatának támogatása a tömegközlekedésben;*
- *városi környezeti mutatók figyelembe vétele.”*

A Városi Környezet Tematikus Stratégia általános célja

A városi területek környezeti teljesítményének és minőségének javítása, illetve egészséges lakókörnyezet biztosítása Európa városi lakossága számára a fenntartható városfejlődéshez való környezeti hozzájárulás megerősítése útján, mindeközben figyelembe véve az ezzel kapcsolatos gazdasági és társadalmi kérdéseket is.

Európa valamennyi városának meg kell birkóznia az előtte álló környezeti problémákkal; a Tematikus Stratégia fő célja, hogy ez szisztematikusan megvalósuljon. Nem írja azonban elő, hogy ehhez milyen megoldásokat és célkitűzéseket kell elfogadni, hiszen nincs két egyforma városi terület, hanem határozott keretet szolgáltat, mely hozzájárul a jobb városi környezetgazdálkodáshoz és a legjobb gyakorlatok széles körű alkalmazásához. Ugyanakkor nehéz, de létfontosságú munkájukban támogatja a városokat, mint olyan kulcsszereplőket, amelyeket a problémák közvetlenül érintenek. Ennek során merít a fejlettebb városok tapasztalataiból, kezdeményezéseiből és technológiai újításaiból is.

Mivel az európai városok előtt álló problémák nagy része közös, egyértelmű lehetőség van a megfelelő megoldások megvalósításának európai szinten történő kidolgozására, megosztására és előmozdítására. Számos közösségi politika, akció és finanszírozási program foglalkozik ezekkel a problémákkal, de általában külön feladatként kezeli őket, és figyelmen kívül hagyja a városi környezet konkrét igényeit vagy a közöttük lévő potenciális szinergikus hatásokat. Jelentős eredményt lehetne elérni a meglévő eszközökre és kezdeményezésekre épülő integráltabb és célirányosabb megközelítés alkalmazásával, illetve az együttműködés és a koordináció erősítésével minden kormányzati szinten. Ezért a Tematikus Stratégia egy következetes és integrált megközelítést támogat, kidolgozza „A fenntartható városok európai jövőképe” koncepciót (ld. 2. sz. melléklet), és figyelembe veszi a csatlakozó és a jelölt országok egyedi körülményeit is.

Az európai városokat újra dinamizálni kell. Olyan vonzó, egészséges, jó minőségű helyeknek kell lenniük, ahol szívesen élnek az emberek, és amelyek lehetővé teszik közösségeik és gazdaságaik fejlődését. E folyamat középpontjába a környezetet kell állítani. A Tematikus Stratégia célja, hogy a városi környezetre összpontosítson, miközben figyelembe veszi a gazdasági és társadalmi kérdésekkel összefüggő dinamikus kapcsolatokat, és elősegíti a környezet hozzájárulását a városi területek fenntartható fejlődéséhez. A városi környezetet a lehető legtágabb értelemben vizsgálja, és beleérti a környezeti problémákkal összefüggő, fontos egészségügyi vonatkozásokat is. A Tematikus Stratégiához szorosan kapcsolódik a „Közlemény a környezetről és egészségről”⁴ című dokumentum, mely lényeges szerepet fog játszani a közöttük fennálló ok-okozati kapcsolatok alakításában. A Tematikus Stratégia a városi lakosság és közösségeik életminőségének kérdéseit is tárgyalni fogja, ennek során az „ökoszisztémára”⁵ épülő megközelítést alkalmaz. Bár a hangsúly egyértelműen a városi területeken lesz, nem hagyja figyelmen kívül a tágabb, regionális és nemzeti környezetet sem.

⁴ COM(2003) 338 végleges.

⁵ Az ökoszisztémákban való gondolkodás a várost, mint komplex rendszert hangsúlyozza, melyet a folytonos változás és fejlődés folyamatai jellemeznek. Az energiát, a természeti erőforrásokat és a hulladékképződést áramoknak vagy láncolatoknak tekinti. Az áramok vagy láncolatok fenntartása, helyreállítása, ösztönzése és megszüntetése hozzájárul a fenntartható fejlődéshez.

A Városi Környezet Tematikus Stratégia című Közlemény a 2005 nyarára várható végső Stratégia kidolgozásának első fázisa. Az itt ismertetett kezdeti elképzelések és megközelítések a városokkal és egyéb érintett/érdekelte felekkel, független szakértői munkacsoportokkal és az EU Városi Környezet Szakértői Csoportjával folytatott konzultációk eredményei. A fenti csoportok közreműködését a Bizottság „városi környezet” honlapján⁶ lehet megtekinteni.

A készülő Tematikus Stratégiához javasolt intézkedések összefoglalása

A következő összefoglaló a széleskörű konzultációk eredményét ismerteti. A jelen Közlemény és a benne javasolt intézkedések a 2004-re tervezett második konzultációs fordulón megvitatásra kerülnek, ideértve az EU intézményekkel, az EU Városi Környezet Szakértői Csoportjával és az érintettek különböző csoportjaival folytatott megbeszéléseket, valamint a nyitott internetes konzultációkat is. Továbbá szakértőkből és érintett felekből álló szakmai munkacsoportok alakulnak annak érdekében, hogy még részletesebben megvizsgálják a javasolt legfontosabb intézkedéseket, megvalósíthatóságukat, valamint azt, hogy az intézkedések miként járulnak hozzá a városi környezet javításához. A végső Tematikus Stratégia előterjesztésére 2005 közepén kerül sor, figyelembe véve az érintettekkel folytatott konzultációkat és a munkacsoportok eredményeit.

A Tematikus Stratégia célja, hogy hozzájáruljon egy uniós szintű erős keret kialakításához, mely a legjobb gyakorlatok alapján helyi kezdeményezéseket indít el. Ennek során a megoldások és célkitűzések kiválasztása a helyi döntéshozók kezében marad. A keret főbb elemei a következők: a fővárosoknak és a 100 000 lakos feletti városi agglomerációknak (tehát a 25-ök Európájának 500 legnagyobb városa) egy olyan városi környezetgazdálkodási tervet kell elfogadniuk, amelynek célkitűzései fenntartható városi környezet elérésére irányulnak, továbbá egy megfelelő környezetgazdálkodási rendszert kell bevezetniük a terv megvalósítására. A városok feladata továbbá egy fenntartható városi közlekedési terv kidolgozása és megvalósítása is. A Bizottság véleménye szerint uniós szintű követelményeket is létre lehetne hozni ennek megvalósítására. Többek között ezek a témák is további megbeszélések tárgyát képezik 2004-es évben a fent megnevezett munkacsoportokban.

Valamennyi tagállam ösztönzést kap arra, hogy a támogatásnyújtás és a jobb integráció érdekében fogadjanak el nemzeti fenntartható fejlesztési tervekhez kapcsolódó, nemzeti és regionális városi környezeti stratégiákat, illetve jelöljenek ki nemzeti és/vagy regionális városi környezeti információs központokat, hogy elő lehessen segíteni a legjobb gyakorlatok alkalmazását, és támogatni lehessen a városokat a fenntartható és egészséges városi környezet létrehozásában.

A Bizottság továbbra is támogatja a városi környezeti kezdeményezéseket, valamint ajánlások, útmutatók, adatok, szabványok, értékelési módszerek, szakképzési és technikai támogatás jellegű egyéb intézkedések kidolgozását, hogy segítse a városokat környezetük különböző szempontjainak felmérésében és kezelésében.

Az Európai Környezeti Ügynökség jelentést készít a városi környezet állapotáról, és biztosítja a városi környezetre vonatkozó adatokhoz való hozzáférést, hogy jobb információk álljanak a döntéshozók, a nagyközönség és egyéb kulcsfontosságú szereplők rendelkezésére, valamint irányítani és ellenőrizni lehessen a Tematikus Stratégia megvalósításának folyamatát.

⁶ www.europa.eu.int/comm/environment/urban/thematic_strategy.htm

A Tematikus Stratégia további fejlesztése során a Bizottság szorosan együttműködik majd minden érintettel, és támogatja a velük folytatott párbeszédet. A Tematikus Stratégiának a Közösség, a tagállamok, a régiók és természetesen maguk a városok közös kötelezettségvállalására kell épülnie a városi környezet javítása érdekében. A jelen Közlemény célja, hogy ezt az első elemzést benyújtsa egy 2004-ben tartandó, második konzultációs fordulóra. A Bizottság további ötleteket, közreműködést vár a bemutatott elképzelésekkel és megközelítésekkel kapcsolatosan. Ezért 2004-es évben az érintettek között konzultációkat szerveznek, és szakmai munkacsoportokat állítanak fel, ahol még részletesebben megvitatják a javasolt intézkedéseket, megvalósíthatóságukat és azt, hogy az intézkedések miként járulnak hozzá a városi környezet javításához (ld. 6. pont). Az érintettek és a szakértők széles köre vesz részt a munkában, közöttük a tagállamok, a csatlakozó és a jelölt országok, régiók, városok, vállalatok, nem-kormányzati szervek képviselői és tudósok. Az érintettek közvetlenül is hozzászólhatnak a témákhoz⁷ (határidő: 2004. április 15.). A végső Tematikus Stratégia előterjesztésére 2005 közepén kerül sor, figyelembe véve az érintettekkel folytatott konzultációkat és a munkacsoportok eredményeit.

2. PRIORITÁST ÉLVEZŐ TÉMÁK

Ahhoz, hogy a Városi Környezet Tematikus Stratégia teljesítse a 6. Környezetvédelmi Akcióprogramban meghatározott feladatát, négy olyan egymással összefüggő témára koncentrál, amelyek alapvető fontosságúak a települések hosszú távú fenntarthatósága szempontjából, egyértelműen összefüggnek a fenntartható fejlődés gazdasági és társadalmi pillérével, és amelyeknél a legjelentősebb előrelépést lehet elérni. Meghatározásuk az EU Városi Környezet Szakértői Csoportjával és egyéb érintettekkel folytatott megbeszélések során történt. A témák a következők: fenntartható városgazdálkodás, fenntartható városi közlekedés, fenntartható építés és fenntartható várostervezés. Bár a témákat külön mutatjuk be, a közöttük lévő erős kölcsönhatás nyilvánvaló. A későbbiek során más prioritást élvező témák is kijelölésre és megvitatásra kerülnek, ahogy a kidolgozás egyre jobban közelít a Tematikus Stratégia végleges szövegéhez.

2.1. Fenntartható városgazdálkodás

2.1.1. Miért fontos a fenntartható városgazdálkodás

A városi területek több funkciót látnak el az ott lakók és azok számára, akik a funkciókat igénybe veszik. Ilyenek például: a lakásépítés, a foglalkoztatás, a javakhoz és szolgáltatásokhoz való hozzájutás, a kulturális tevékenységek és a társadalmi kölcsönhatás. Ezen funkciók ellátásához és támogatásához a városi területek sok statikus elemmel - pl. épületek, infrastruktúra, zöldterületek, felhagyott és elhagyott területek – illetve dinamikus elemmel – pl. közlekedés, víz, levegő, energia és hulladék – rendelkeznek.

Az előbbi funkciók és elemek mindegyike környezeti hatással jár, és ez közrejátszik a város általános környezeti hatásának kialakulásában. Az említett elemekkel foglalkozó, különböző közigazgatási szinten hozott különböző politikák gyakran egymástól függetlenül érvényesülnek, mivel más közigazgatási egység irányítása alá tartoznak. Gyakran nem megfelelően átgondoltak a politikai döntések környezeti szempontjai. A fenntartható fejlődés egyik célja, hogy csökkentse ezeket a környezeti hatásokat, s ezzel egyidejűleg élénk gazdaságot és egészséges,

⁷ www.europa.eu.int/comm/environment/urban/thematic_strategy.htm

igazságos társadalmat tegyen lehetővé. Számos önkormányzat nem ad kellő prioritást városa minősége és környezeti teljesítménye javításának.

Nem valószínű, hogy a városokban, az egyes szakterületeken működő különböző hatóságok, vállalkozások és egyének által, egymástól függetlenül hozott döntései nyomán, spontán módon létrejön egy jó minőségű és egészséges városi környezet. A meghatározott célkitűzések elérését szolgáló világos jövőképre, átfogó stratégiára és cselekvési tervre van szükség a napi igazgatási döntések keretbe foglalásához, megfelelő irányba tereléséhez. E feladatokat kell az önkormányzati tevékenységek középpontjába állítani, és nem úgy tekinteni ezeket, mint a megszokott feladatkörön felüli teendőket. Ez a döntéshozatal más módját is magába foglalja, amelyben az integráltabb döntéshozatal elérése érdekében megszűnnek az egymással szomszédos önkormányzatokat, illetve az önkormányzatokon belüli közigazgatási egységeket elválasztó hagyományos korlátok. Ugyanilyen fontos a hozzáállás megváltozása, a lakossági részvétel, az állampolgárok aktív szerepe, a döntéshozatal átláthatósága és az elszámoltathatóság, amelyek egyben a fenntartható városgazdálkodás legfőbb elemeit is jelentik. A 2.sz. melléklet a fenntartható városgazdálkodás európai jövőképre tesz javaslatot.

Példa a fenntartható városgazdálkodás jó gyakorlatára

Stockholm az 1970-es évek közepén indította el első környezetvédelmi programját. Az ötödiket⁸ 2003-ban vezette be a város átfogó környezeti felmérését, illetve az állami szektor szerveivel, állampolgárokkal, vállalatokkal és társulásokkal folytatott konzultációkat követően. A programot Stockholm integrált városgazdálkodási rendszerén belül kezelik rendszeres környezeti auditálás és jelentés mellett. Hat prioritást élvező célt fogalmaz meg a környezettel és az emberek egészségével kapcsolatosan. A program ezeket további 43, 2006-ra megvalósítandó, minőségi és mennyiségi célra bontja, és mindegyik esetében megnevezi a felelős szerveket és az elért eredmények nyomán követésére (monitoring) használt mutatókat. A program elsődleges céljai a következők: környezeti szempontból hatékony közlekedés, biztonságos termékek, fenntartható energiafelhasználás, ökológiai erőforrások tervezése és az azokkal való gazdálkodás, környezeti szempontból hatékony hulladékfeldolgozás és egészséges épületen belüli (belső) környezet. Egy példa a másodlagos célra: a fűtésre szolgáló fosszilis tüzelőanyagok felhasználása a távfűtésbe való bekötés révén 60%-kal csökkenni fog.

Már jó ideje köztudott, hogy helyi szinten milyen jelentősége van a fenntartható városgazdálkodásnak. Az 1992-es riói Földcsúcs felismerte, hogy a helyi önkormányzatoknak kiemelt szerepük van a fenntartható fejlődés elősegítésében, és létrehozta a Local Agenda 21-et (LA 21 – Helyi feladatok a XXI. századra). Az LA 21 felszólítja az önkormányzatokat, hogy az állampolgárokkal, vállalkozókkal és egyéb érintettekkel folytatott párbeszéd segítségével készítsenek stratégiákat területük fenntartható módon való fejlesztésére. Az LA 21 tekintetében Európa jár az élen a világon, több mint 5000 európai önkormányzat vesz részt a folyamatban⁹. A LASALA (A helyi önkormányzatok saját tevékenységének áttekintése a LA 21-vel kapcsolatosan) kutatási projekt¹⁰, melyben Európa-szerte több mint 250 önkormányzat vesz részt, beszámol arról, hogy az LA 21 folyamat rendkívül eredményes volt a helyi szintű hozzáállás, megértés és gyakorlat megváltozásában, beleértve a környezetvédelmi törvények jobb foganatosítását is.

⁸ www.tyckom.stockholm.se.

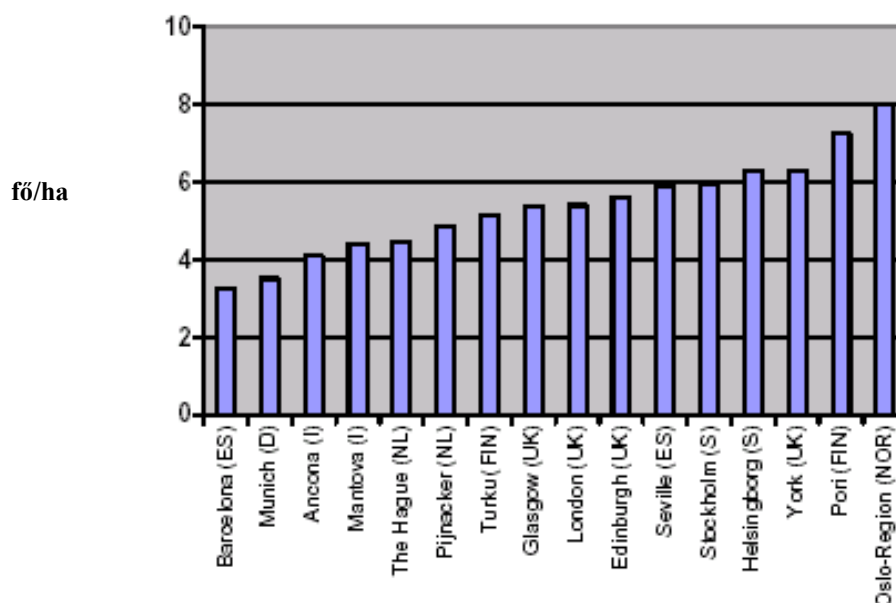
⁹ Második Local Agenda 21 Felmérés (ICLEI) 2002 –.

¹⁰ <http://www.iclei.org/europe/LASALA/>

A viszonylagos siker ellenére azonban igen eltérően halad Európában az LA 21 átvétele, olyan országokban is nehézségek jelentkeznek az LA 21 stratégiák bevezetésében, ahol korábban a legteljesebb támogatást élvezte. Az európai városok környezeti teljesítménye számottevően eltér egymástól (ld. 1. ábra)¹¹, sok helyi önkormányzat nem foglalkozik szisztematikusan a környezet problémáival. Az LA 21 már beindult folyamatai a törekvések kiterjedését és mértékét tekintve meglehetősen eltérőek, és kevés a megvalósításuk hatékonyságát vizsgáló monitoring tevékenység. Csupán néhány tagállam teremtette meg az LA 21 törekvéseinek jogszabályi háttérét, annak érdekében, hogy ki lehessen küszöbölni a fenti hibákat, és kellő hangsúlyt kapjon a városi környezetgazdálkodási stratégiák elfogadása (pl. Dánia és az Egyesült Királyság).

Ezért egy határozottabb európai szintű keretre van szükség ahhoz, hogy a legnagyobb európai városokban újra felélénküljön és általánosan beinduljon a környezettel való gazdálkodás. Ez a másik három vizsgált prioritási téma szempontjából is előnyös lesz (ld. 2.3. pont).

1.ábra: Kiválasztott európai városok ökológiai lábnyomai



2.1.2. Érvényben lévő közösségi kezdeményezések a fenntartható városgazdálkodás terén

Az EU egy átfogó környezetgazdálkodási eszközt dolgozott ki: az önkéntes Környezetvédelmi vezetési és hitelesítési rendszert (angolul: Environmental Management and Audit Scheme - EMAS)¹². A rendszer 2001-es átdolgozása óta 500-nál több állami szervezet – ebből 110 helyi önkormányzat – szerezte meg az EMAS regisztrációt. Bár eredetileg azzal a céllal született az EMAS rendszer, hogy segítségével folyamatosan javítani lehessen a szervezetek napi tevékenységeinek környezeti teljesítményét, a helyi önkormányzatok esetében egy olyan rendszert is eredményez, amely elősegíti a törvény által előírt környezetvédelmi feladataik és a törvény által elő nem írt kezdeményezéseik összehangolt, szisztematikus és ellenőrizhető módon

¹¹ A Best Foot Forward által, az ökológiai lábnyomokról készített tanulmány eredményeiről.

(www.bestfootforward.com). Minél fenntarthatóbb a város, annál kisebb az egy lakosra jutó ökológiai lábnyom.

¹² 761/2001/ EK Tanácsi és EP rendelet, mely lehetővé teszi, hogy a szervezetek önkéntesen részt vegyenek egy közösségi ökológiai vezetési és hitelesítési rendszerben (EMAS) (HL L 114. szám, 2001. IV.24., 1. old.).

történő irányítását. Lehetővé teszi, hogy az önkormányzatok megvizsgálják azok közvetlen és közvetett hatását a környezetre, például a területhasználat tervezésére vonatkozó döntések és a vállalkozók kiválasztása. Azt is megköveteli az önkormányzatoktól, hogy vegyék figyelembe az érdekelt felek (pl. közösségi társulások) aggályait, és környezetvédelmi tevékenységeikről szóló jelentés formájában adjanak nekik számot munkájukról.

A Bizottság és az Európai Helyi Önkormányzatok és Régiók Tanácsa (CEMR) kampányt indított, hogy a helyi önkormányzatokat az EMAS használatára ösztönözze. A kezdeti tapasztalatok azt mutatják, hogy az EMAS jól használható és hasznos eszköz a helyi önkormányzatok számára. Továbbá elég rugalmas ahhoz, hogy válaszoljon a települések környezeti kérdéseire, illetve segít a prioritások meghatározásában, a környezeti kérdésekkel kapcsolatos tanulásra ösztönöz, javítja a jelentéstételt, és elősegíti az LA21 megvalósítását.

Példák a környezetgazdálkodási rendszerek alkalmazásának jó gyakorlatára

Leicester Városi Tanácsa¹³ (Egyesült Királyság) 1997 óta alkalmazza az EMAS-t saját környezeti teljesítményének javítására. 2003-tól kibővítették rendszerük hatáskörét, hogy maga Leicester városa környezeti teljesítményét is kézben lehessen tartani, különös figyelemmel azokra a szempontokra, amelyeknek erőteljes közösségi vonatkozása van. Ambiciózus célokat tűztek ki az otthonok energiahatékonysági besorolásának javítására, a városközpontba tett autóutak volumenének csökkentésére, az iskolákba tett autóutak volumenének csökkentésére, a környezettudatosság növelésére, az építési hulladék csökkentésére, a fenntartható építés helyi szabályainak kifejlesztésére és az utcák takarítására.

Hollandia célul tűzte ki, hogy 2004 végéig minden állami hatóság, ideértve a helyi hatóságokat is, vezessen be valamilyen környezetközpontú irányítási rendszert (EMAS, ISO 14001 vagy annak megfelelőt)¹⁴. 2002 novemberében a holland város, Den Bosch kapta meg elsőként az ISO 14001 tanúsítványt.

A Bizottság – különösen a Holnap városa és a Kulturális örökség kutatási programon¹⁵ (3.sz. melléklet) keresztül – egy sor kutatási projektet támogat, hogy olyan eszközöket biztosítson a városi hatóságok számára, amelyek városi területeik kezeléséhez szükségesek. Emellett elősegíti a Local Agenda 21 bevezetését is olyan városok pénzügyi támogatásával, amelyek elkötelezettek a kezdeményezés iránt, és egész Európában előmozdítják azt (ld. 5.1. pont).

A Bizottság közreműködött abban is, hogy egyéb igazgatási eszközök álljanak az önkormányzatok rendelkezésére, például az Közös Európai Alapmutatók és az Ökológiai Lábnymok elnevezésű eszközök (ld. 4. pont). Számos európai irányelv kötelezettségeket ír elő a városi környezet különböző elemeinek – pl. levegő, zaj és víz - kezelésére vonatkozóan. Ezek összefoglalása a 6.sz. mellékletben található.

2.1.3. A fenntartható városgazdálkodás kiterjesztéséhez szükséges további intézkedések

A Jelentés az Európai Fenntartható Városokról¹⁶ „határozottan az egész városra kiterjedő, fenntartható városgazdálkodási stratégiák kidolgozását javasolja”. A LASALA projekt is arra

¹³ www.leicester.gov.uk/

¹⁴ “Met preventie naar duurzaam ondernemen – een programma voor en door overheden 2001-2005”.

¹⁵ www.cordis.lu/eesd/ka4/home.html

¹⁶ ISBN 92-827-8259-X (1996).

hívta fel a figyelmet, hogy az LA 21-et szilárdabb alagra kell helyezni és hosszabb távra kell tervezni, annak érdekében, hogy az beépülhessen az európai önkormányzati gyakorlatokba és eljárásokba. A Fenntartható Fejlődésről szóló johannesburgi Földcsúcs Megvalósítási terve pedig a fenntartható fejlődés intézményes kereteinek megerősítésére szolgáló intézkedéseket követel, helyi szinten az Agenda 21 keretén belül.

Hosszú távon csak úgy lehet jó minőségű és egészséges városi környezetet teremteni, ha az egész városi területen tevékenyen és integráltan történik a környezeti kérdések kezelése. Olyan konkrét környezetvédelmi célkitűzésekre, intézkedésekre és monitoring programokra van szükség, amelyek összekapcsolják a környezetpolitikát a gazdaság- és társadalompolitikákkal.

Ennélfogva a városi önkormányzatoknak egy környezetgazdálkodási tervet kell életbe léptetniük. A terv végrehajtásának elősegítésére és az előrelépés nyomon követésére pedig egy megfelelő környezetgazdálkodási rendszert kell bevezetniük.

A Bizottság véleménye szerint uniós szinten is meg lehetne fogalmazni egy hasonló követelményt. Ez minden fővárosra és minden 100 000 lakosnál nagyobb városra vonatkozna, így a 25-ök Európája 500 legnagyobb városa ebbe a körbe tartozna. Többek között ez a kérdés is további konzultációk tárgyát képezi a 2004. évben szakértőkből és érintettekből álló munkacsoport keretében.

A javasolt követelmény kötelezővé tenné egy ilyen terv elfogadását és egy megfelelő környezetgazdálkodási rendszer megvalósítását. Az eljárásokba tartozhatna például: az állampolgárokkal folytatott konzultációk szükségessége, a célok meghatározásának szükségessége (helyi szintű döntés), az előrelépés nyomon követésének (monitoring) és kommunikálásának szükségessége. A Bizottság nem szándékozik a gazdálkodási tervek részleteit nyomon követni, hanem azt kívánja, hogy a tervek a városigazgatás szerves részévé váljanak.

Már a meglévő uniós irányelvek is megkövetelik a városi agglomerációk hatóságaitól, hogy kezeljék a levegőminőséget¹⁷, a környezeti zajt¹⁸, és azt, hogy vegyenek részt az agglomerációk vízgyűjtő-gazdálkodásában¹⁹ (ld. 6.sz. melléklet). A javasolt követelmény alkalmat nyújtana az önkormányzatnak, hogy egy egységes környezetgazdálkodási terv keretében együttesen kezeljék a fenti kötelezettségek és egyéb környezetvédelmi kérdések megoldását.

A terv például a következő kulcsfontosságú kérdésekkel foglalkozhatna: energiafogyasztás, üvegházhatású gázok kibocsátása, vízfelhasználás és kezelés, hulladék, zaj, levegőminőség, természet és biodiverzitás, közlekedés és mobilitás, tervezés, természeti és ember által okozott veszélyek, fenntartható építés, valamint az ezekhez kapcsolódó egészségi problémák és az életminőség egészével. Mivel a városi területek gyakran túlnyúlnak az önkormányzat közigazgatási határain, a terv az egész városi területre vonatkozna, és együttműködést tenne szükségessé a szomszédos önkormányzatok között (ld. 3.3. pontot is).

¹⁷ 1996. szeptember 27-i 96/62/EK Tanácsi irányelv a környező levegő minőségének felméréséről és szabályozásáról (HL L 296. szám, 1996. XI.21., 55. old.).

¹⁸ 2002. június 25-i 2002/49/EK Tanácsi és EP irányelv a környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről (HL L 189. szám, 2002.VII.18, 12.old.).

¹⁹ 2000. október 23-i 2000/60/EK Tanácsi és EP irányelv, mely keretet ad a közösség vízügyi politikájához (HL L 327. szám, 2000.XII.22., 1.old.).

Az EU által, a jobb igazgatás érdekében megfogalmazott feladatokkal összhangban ezek a környezetgazdálkodási tervek erősítenék az együttműködést egyrészt a különböző kormányzati szintek (helyi, regionális és országos), másrészt a helyi önkormányzatok különböző részelei, harmadrészt a szomszédos önkormányzatok között, valamint javítanák az állampolgárok és az érintettek részvételét. A jelenlegi környezetgazdálkodás egyéb hiányosságaira és hibáira is megoldást keresnének, például az adatok és az igazgatási eszközök hiánya vagy nem kielégítő használata, következetes fenntartható fejlesztési politika helyett a projektekre alapuló fejlesztések túlhangsúlyozása, a tervezés és a végrehajtás szétválasztása.

A terv segítségével túl lehetne lépni a politikai folyamat miatt kialakult rövid távú tervezésen, és biztosítani lehetne a szükséges folytonosságot az önkormányzatok környezetvédelmi politikájában az egymást követő két kormányzat közötti időszakban. Meg kell vizsgálni az olyan hosszú távú kihívásokat, mint az éghajlatváltozás következményei. Ezek integráltabb, hosszú távú tervezést igényelnek, hogy valamennyi fontos tényezőt és azok komplex kölcsönhatását figyelembe lehessen venni, és fenntartható megoldást lehessen találni.

A környezetgazdálkodási tervek abban is segítenének, hogy a városok környezettel összefüggő kezdeményezései és kötelezettségei tekintetében egymással összemérhető viszonyok alakuljanak ki az 500 legnagyobb európai városban. Jelenleg jelentős az eltérés, mivel egyes városok a többinél sokkal kezdeményezőbbek, és a tagállamok is különböző típusú és fokú kötelezettségeket határoznak meg. A környezetgazdálkodási tervek elfogadása és végrehajtása sok városban azt jelentené, hogy a városok közötti gazdasági verseny immáron nem jelentene akadályt a jó minőségű és egészséges városi környezet kialakulásában, sőt mivel a városok jobb életminőséget kínálnának, egyre vonzóbbak lennének a vállalkozások és új lakosok számára.

A környezetgazdálkodási terv mellett egy átfogó környezetgazdálkodási rendszerre is szükség lenne, mely lehetővé tenné a terv rendszeres újraértékeléséhez szükséges elemzést, monitoring tevékenységet és előrejelzést. Ahhoz is segítséget nyújtana az önkormányzatoknak, hogy teljesíteni tudják a nemzeti és európai környezetvédelmi törvényeket (pl. a levegőminőségre és zajra vonatkozókat), és biztosítaná a hatékony jogalkalmazást, mely a környezetvédelmi jogrend hagyományosan gyenge területe. Ebben a tekintetben egy olyan átfogó rendszer, mint az EMAS, az önkormányzatokat a környezetpolitika folyamatos gyakorlása felé vezeti: meghatározás, célkijelölés, monitoring, auditálás és jelentés készítés. A környezeti helyzet áttekintése a munkatársakkal, állampolgárokkal, gazdasági szereplőkkel és az érintettekkel folytatott konzultáció révén a környezetpolitika meghatározásához vezet. Ezt követi a környezetközpontú irányítási rendszer bevezetése, mely maga után vonja a feladatok megosztását, alkalmazottak szakképzését, dokumentumok elkészítését, környezettel összefüggő célok és célkitűzések kiválasztását (melyek nagyra törő volta a hatóság döntésétől függ), a célkitűzések elérésére szolgáló akcióprogramok meghatározását, források elosztását és egy auditálási rendszer életbe léptetését, amely a fontos adatokat összegyűjtését, a rendszer és a célkitűzések megvalósításában tett előrelépések nyomon követését szolgálja. Majd egy környezeti nyilatkozatot tesznek közzé, melynek felfrissítése évente történik. Lényeges elem, hogy az EMAS vagy az ISO 14001 szerint bevezetett környezetközpontú irányítási rendszert egy feljogosított független külső szakértő igazolja és hitelesíti.

A „Jelentés az Európai Fenntartható Városokról” kihangsúlyozta, hogy különböző intézkedésekre van szükség ahhoz, hogy meg lehessen szüntetni a holisztikus és integrált megközelítés alkalmazása útjában álló politikai, strukturális és technikai akadályokat. A környezetgazdálkodási tervek és rendszerek nagyban hozzájárulnának ennek eléréséhez, de egyéb intézkedések is elengedhetetlenek. Az integrált döntéshozatal más munkamódszereket

kíván meg az önkormányzatoktól. Ez lényeges változásokat jelenthet a döntéshozatali szervezetben és struktúrában. Fontos megfelelő kapcsolatot teremteni a regionális és nemzeti stratégiákkal, illetve jobb információkkal és támogatással ellátni a településeket. A 3.3. pont tárgyalja azokat a javaslatokat, amelyek az előbbi problémákra irányuló intézkedések vonatkoznak. A 4. pont foglalkozik azzal, hogy milyen szerepe van a mutatóknak az előrelépés mérésében és a döntéshozatal befolyásolásában.

A tisztségviselők és a választott képviselők képzése elengedhetetlen ahhoz, hogy megértsék a városi környezeti problémákat és azok összefüggését a társadalmi és gazdasági tényezőkkel. A Bizottság fontolóra veszi, hogy az olyan programokat, mint például a Leonardo da Vinci, fel lehet-e használni a szükséges szakértelem és megértés eléréséhez. A jó gyakorlatok és a tapasztalatcsere folyamatos elősegítése érdekében feltárnak más mechanizmusokat is (ld. még 5.1. pont).

A készülő Tematikus Stratégiához javasolt intézkedések összefoglalása

(a javaslatok további megbeszélések tárgyát képezik a 2004. évben)

Fenntartható városgazdálkodás

Minden fővárosnak és 100 000 lakos feletti településnek egy, az egész városi területre vonatkozó környezetgazdálkodási tervet kell elfogadnia, mely tartalmazza a főbb környezeti hatásokkal kapcsolatos célkitűzéseket is, és egy környezetgazdálkodási rendszert kell bevezetniük, amely irányítja ezt a folyamatot és segíti a célok teljesítését. A Bizottság úgy véli, hogy egy uniós szintű követelményt is meg lehet fogalmazni ennek megvalósítására. Többek között ez a téma is további megbeszélések tárgyát képezi majd a 2004-es évben, a szakértők és az érintettek részvételével alakuló munkacsoportokban.

A Bizottság útmutatókat dolgoz ki az ilyen gazdálkodási rendszerek helyi önkormányzatok által történő megvalósításához. A tagállamok ösztönzést kapnak, hogy gondoskodjanak az önkormányzatok megfelelő támogatásáról, például a környezetgazdálkodási rendszerek megvalósításához szükséges szakképzés és tanácsadás.

A Bizottság felkutatja a fenntartható városgazdálkodással kapcsolatos szakképzés, kutatás és tapasztalatcsere lehetőségeit.

2.2. Fenntartható városi közlekedés

2.2.1. Miért fontos a fenntartható városi közlekedés

A városi közlekedési rendszerek a városszerkezet kritikus elemei. Ezek a rendszerek biztosítják, hogy az emberek hozzájussanak az árúhoz, szolgáltatásokhoz, foglalkoztatási és pihenési lehetőségekhez, és hogy a teheráru forgalom hatékonyan működjön, továbbá a helyi gazdaságok fellendülését is lehetővé teszik. Ha a sűrű beépítettség a városok elsősorú jellemzője, akkor a nagy forgalom a második. A forgalom jelentős kihatással van a környezetre és a városlakók egészségére, illetve általában a városi életminőségre. A növekvő forgalmi torlódás akadályozza a mobilitást, és egyre nagyobb költséget jelent a gazdaság számára (a közúti forgalmi torlódás okozta költség a közösségi GDP 0,5 %-át teszi ki, mértéke 2010-re 1 %-ra emelkedik²⁰).

Szinte az európai városok minden lakosa (97 %) olyan légszennyezési szinteknek van kitéve, amelyek meghaladják az EU szilárd légszennyezőkre megállapított minőségi célkitűzéseit, 44 % a talajszinten előforduló ózon és 14 % az NO₂²¹ esetében. A gépjármű forgalom a fent említett és egyéb légszennyezők legfőbb forrása. Jelentős eredményt sikerült elérni az egyedi gépjárművekből származó kibocsátások kérdésében. Ennek eredményeképpen csökkent a PM₁₀ (10 mikrométernél kisebb méretű porszemcsék), NO_x és egyéb ózon prekursorok városi koncentrációja. Továbbra is problémát jelentenek azonban a kritikus szennyezőforrások, és a városi területek általános gépjármű forgalomnövekedése bizonyos mértékig az elért eredmények ellen hatnak. A PM₁₀ koncentráció csökkenése 1999 óta megállt, most az ózon koncentrációk emelkednek²². Ahogy azt a „Közlekedési és környezeti jelentések mechanizmusa” című 2002-es jelentés kifejti: „A jelenleg érvényben lévő rendelkezések tovább javítják a városi levegő minőségét, de még 2010-ben is gyakran magas légszennyezési koncentrációknak lesz kitéve az európai városi lakosság”. A városi forgalom növekedése is akadályozza az üvegházhatású gáz kibocsátások mérséklésére tett erőfeszítéseket. Ha nem történnek lépések a forgalom növekedés tendenciájának visszafordítására, a forgalomból származó szén-dioxid kibocsátások 1999-ről 2010-re várhatóan 40 %-kal magasabbak lesznek. A városi forgalom okozza a közlekedési eredetű szén-dioxid kibocsátások 40 %-át.

Számos tanulmány azt sugallja, hogy ez súlyos következményekkel jár a városi lakosság egészségére nézve. Az egyik tanulmány²³ például, melyben a PM₁₀ szerepel mint a légszennyezési szint mutatója, arra a következtetésre jutott, hogy Ausztriában, Franciaországban és Svájcban a forgalommal összefüggő légszennyezés egészségre tett hatása felelős az évi több mint 21.000 idő előtti elhalálozásért, a 25.000-nél több, új felnőtt betegnél előforduló krónikus légúti megbetegedésért, a több mint 290.000 gyermekeknél jelentkező légúti betegségért, a fél millió feletti asztmás rohamért és a több mint 16 millió munkanap kiesésért. A közlekedéssel összefüggő légszennyezés gazdasági költségei a becslések szerint a GDP 1,7 %-át teszik ki²⁴. A tanulmány az 1990-es években végzett különböző tanulmányokból gyűjtött adatokra támaszkodik, így nem veszi figyelembe az emisszió-vizsgálatok következtében nemrégiben elért jelentős eredményeket, ellenben képet ad a hatások esetleges kiterjedéséről és méretéről. A 12

²⁰ COM(2001) 370 Európa 2010-es közlekedési politikája: ideje dönteni.

²¹ Az Európai Környezeti Ügynökség 2002-es EEA TERM jelentése.

²² Az Európai Környezeti Ügynökség jelentése: Légszennyezés Európában 1990-2000-ben.

²³ The Lancet, 356. kötet, 9232.sz., 2000. szeptember 2. Cím: Public-health impact of outdoor and traffic-related air pollution: a European assessment (A kültéri és a forgalommal összefüggő légszennyezés egészségügyi hatása: európai felmérés) Szerzői: N Künzli, R Kaiser, S Medina, M Studnicka, O Chanel, P Filliger, M. Herry, F Horak Jr, V Puybonnieux-Textier, P Quénel, J Schneider, R Seethaler, J-C Vergnaud, H Sommer.

²⁴ WHO: “A közúti forgalommal összefüggő légszennyezés miatti egészségügyi kiadások. Hatásfelmérési projekt Ausztriában, Franciaországban és Svájcban.” 1999. június.

európai ország 26 városában folytatott kutatási projekt, az APHEIS²⁵ felmérése szerint, amennyiben csupán 5 µg-al csökkentenénk a hosszan tartó kültéri PM₁₀ koncentrációnak való kitettségét, akkor évente mintegy 19 idő előtti elhalálozással kevesebb jutna 100.000 lakosra, amely a halálos közlekedési balesetek éves arányának 1,5-szerese. A városi forgalomból származó emissziók csökkentése tehát jelentős egészségi és gazdasági haszonnal járna.

A városi motorizáció magas szintje hozzájárul a mozgásszegény életmód egyre nagyon térhódításához, amely negatív hatással van az egészségre és a várható élettartamra, különösen a szív- és érrendszeri betegségek tekintetében. Napi 30 perces kerékpározással felére csökkenthető a szív- és érrendszeri megbetegedés kockázata, ennek ellenére a 5 km-nél rövidebb utazások több mint felét autóval teszik meg az emberek. Egy nemrég készült tanulmány számítása szerint, ha Londonban 10 %-os elmozdulás lenne az autóhasználatról a kerékpározás és gyaloglás felé, évente 100 korai elhalálozást lehetne megelőzni és 1000 korhízi felvétellel lenne kevesebb²⁶.

Még ma is elfogadhatatlanul nagy számban fordulnak elő sérüléssel és elhalálozással járó városi közlekedési balesetek. 2000-ben az EU-ban bekövetkezett, sérülésekkel járó 1,3 millió közlekedési baleset kétharmad része városi területeken²⁷ történt, és kettőből egy halálos kimenetelű volt. A közúti balesetekkel összefüggő kiadások a becslések szerint a közösségi GNP 2 %-át teszik ki.

A városi területeken a zaj is súlyos és növekvő probléma, és 80 %-ának forrása a közúti forgalom. Európában legalább 100 millió, agglomerációban vagy a közlekedési infrastruktúrák közelében élő ember olyan közúti forgalomból eredő zajszinteknek van kitéve, amelyek meghaladják a WHO ajánlott 55 dB(A) szintet²⁸. A magas zajszint komoly kellemetlenséget okoz, és negatív hatással van az alvásra és az életminőségre. Megközelítőleg 40 millió ember van kitéve 65 dB(A) feletti zajszintnek, mely már rendkívül káros az egészségre. A forgalom mennyiségének csökkentése és a folyamatosabb közlekedés a forráshelynél történő szigorúbb határértékek bevezetésével együttesen jelentősen visszaszorítaná a zajszinteket a városi területeken.

A közlekedés minősül az egyik legfőbb tényezőnek, mely a városokban veszélyezteti az életminőséget. Egy 1995-ben az EU városi állampolgáraitól készült felmérésben a megkérdezettek 51 %-a jelölte meg a forgalmat a környezettel kapcsolatos panaszok alapvető okaként, míg a másik két közlekedéssel összefüggő problémát – a levegő minőségét és a zajt – 41 %, illetve 31 % nevezte meg²⁹. A túlzott forgalom elveszi az emberek kedvét attól, hogy az utcán sétáljanak, vagy kiengedjék a gyerekeiket a szabadba játszani, s ez hozzájárul ahhoz is, hogy egyre gyengébb a közösségi érzés a szűkebb lakóhelyen és a helyi közösségben.

A városi területeken kialakult megnövekedett mobilitás a városok fejlődésének ösztönzője, mivel lehetővé teszi a környező vidéki területekre terjeszkedést („városnövekedés”). Ahogy a rossz területhasználati döntések forgalomnövekedést idézhetnek elő, úgy a nagyobb forgalom és mobilitás is rossz területhasználati döntésekre ösztönözhetnek, eleget téve, például, a zsúfoltság

²⁵ www.apheis.net; Légszennyezés és egészség: Európai Információs Rendszer – Légszennyezéssel kapcsolatos egészségi hatásvizsgáló 26 városban, 2. évi jelentés 2000-2001.

²⁶ Transport in London and the Implications for Health (Közlekedés Londonban és egészségi vonatkozások), Soderland N, Ferguson J, McCarthy M (1999)

²⁷ Nemzetközi Közúti Közlekedési és Baleseti Adatbázis (OECD), 2002. április.

²⁸ Európai Környezeti Ügynökség (EEA) 2001: Forgalomból eredő zaj, kellemetlenség és forgalomnak való kitettség.

²⁹ Eurobarometer.

enyhítése iránti igényeknek. A kettő között elválaszthatatlan a kapcsolat (ld. még 2.4.1. pont: várostervezés).

A városi mobilitás a társadalmi igazságosságnak is lényeges eleme. Minden városi állampolgárnak hozzá kell jutnia a szolgáltatásokhoz, az oktatáshoz, a foglalkoztatáshoz, a szórakozáshoz és az árúkhöz, függetlenül attól, hogy rendelkezik-e saját autóval. A városok legszegényebb részeiben lakóknál a legalacsonyabb a gépjármű tulajdonosok aránya. A tömegközlekedés biztosíthatja a fentiekhez való hozzájutást, ugyanakkor nyilvánvaló környezeti előnyökkel is bír.

A negatív hatások leküzdése érdekében újra kell gondolni a városi mobilitást, miközben meg kell őrizni a gazdasági növekedés lehetőségét is, és támogatni kell a városban lakók mozgásszabadságát, és javítani kell életminőségüket. Ezért egy olyan európai szintű keretre van szükség, amely elősegíti a fenntartható városi közlekedést.

2.2.2. Érvényben lévő közösségi kezdeményezések a városi közlekedés terén

Az EU Közlekedési Tanácsa 2001-ben elfogadta a fenntartható közlekedési rendszer meghatározását (4.sz. melléklet), ezt használtuk a jelen Közlemény elkészítése során.

A 2001-ben kiadott Fehér Könyv az Európai Közlekedéspolitikáról (angolul: White Paper on European Transport Policy)³⁰ rávilágít arra, hogy az európai közlekedéspolitika eljutott arra a kritikus pontra, amikor a tiszta, jól működő és kevésbé a fosszilis tüzelőanyagokra épülő városi közlekedési rendszerek elengedhetetlen feltételnek minősülnek ahhoz, hogy a Közösségnek az európai fenntartható mobilitásra irányuló általános célja megvalósulhasson. Az Európai Közlekedéspolitika a tiszta városi közlekedés terén két közösségi tevékenységi területet jelöl meg: a diverzifikált energiaellátás támogatását a közlekedésben, illetve a jó gyakorlat elősegítését. A szubszidiaritás elvével egyezően a Bizottság nem szándékozik a rendelkezés eszközével alternatív megoldásokat előírni a városi gépjárművekre.

A Bizottság Zöld Könyve az energiaellátás biztonságáról³¹ is kihangsúlyozza, hogy szükség van a személygépjármű használat racionalizálására és a városi közlekedés javítására, mely fontos energiafogyasztó szektor. A könyv azt a merész célt tűzi ki, hogy 2020-ra a dízel- és benzinüzemű gépjárművek 20 %-át alternatív üzemanyagú gépjárművekkel kell helyettesíteni a közúti szektorban. Az ezt követő Közleményben (Közlemény a közúti közlekedés alternatív üzemanyagairól)³² egy „optimista fejlesztési forgatókönyv” szerepel, ami három olyan üzemanyag fajtára épül, amely potenciálisan jelentős piaci részesedést érhet el, és amely általában véve rendkívül előnyös a városi környezetre nézve: bioüzemanyagok, földgáz és hidrogén. Intézkedések születtek a bioüzemanyagok szélesebb körű piaci bevezetésének támogatására. A Tanács és a Parlament 2003 májusában egy irányelvet fogadott el, mely meghatározza a piaci részesedésre vonatkozó célokat, 2003 októberében pedig egy másik irányelvet fogadott el, amely mentességet tesz lehetővé. A 2002-ben alapított „Alternatív üzemanyagok” kapcsolattartó csoport egy jelentést készített 2003-ban, melyben ajánlásokat adott a földgáz és a hidrogén továbbfejlesztésére.

³⁰ 'European transport policy for 2010: time to decide', (A 2010-es évre vonatkozó európai közlekedési politika : ideje dönten), COM(2001) 370.

³¹ Towards a European strategy for the security of energy supply' (Az energiaellátás biztonságára vonatkozó európai stratégia felé), COM(2000) 769.

³² COM(2001) 547 végleges.

A Bizottság egy konkrét és gyakorlati intézkedéseket tartalmazó munkaprogramot hajt végre a tiszta városi közlekedés terén, például a CIVITAS kezdeményezésen, valamint különböző kutatási, benchmarking, demonstratív projekteken és figyelemfelkeltő akciókon keresztül (ld. 3.sz. melléklet).

Példa a fenntartható városi közlekedés jó gyakorlatára

Graz (Ausztria)³³ egy integrált közlekedési tervet vezetett be az 1980-as évek végén. A terv célja az volt, hogy Graz a „szelíd mobilitás” városává váljon, mely a biztonságot, a környezetvédelmi hatékonyságot és a közterületek vonzóbbá tételét helyezte a középpontba. 1992-ben az egész városban bevezették a 30 km/h sebességkorlátozást, melynek hatására 20 %-kal csökkent a balesetek száma, a légszennyezés és zajemisszió is jelentősen mérséklődött. Ezzel egyidejűleg a város korlátozta a parkolási lehetőségeket, a városközpontban magasabb parkolási díjakat vetett ki, s a bevételeket a tömegközlekedés javítására fordították. Ösztönzőket adtak az alacsony károsanyag-kibocsátású járművek használatának előmozdítására. A kerékpárutak hosszát több mint 100 km-re növelték, továbbá kerékpár-parkolókat létesítettek, és fejlesztették a kerékpározással kapcsolatos szolgáltatásokat. Rendbe hozták a járdákat, megnövelték a gyalogos övezeteket, és az átfogó tervezésbe bevonták a fő gyalogos utakat és átjárókat is. Folyamatos segítséget nyújtanak az iskoláknak és vállalatoknak, hogy mobilitási terveket léptessenek életbe a gépkocsi-használat csökkentésére. A lakosság tájékoztatása és részvétele a közlekedési tervezésben azt eredményezte, hogy az emberek nagy része támogatja a város politikáját, ez három autótulajdonos közül kettőre érvényes.

Az úthasználati díjrendszer elősegítésére - melynek sikeres példája London, és más városokban, így Stockholmban is bevezetését fontolgatják - a Bizottság egy olyan elektronikus úthasználati díjrendszerekről szóló irányelvre tett javaslatot, amely az EU egész területén biztosítja az autópályadíj rendszerek együttműködő képességét.

A Bizottság kutatási programjain és piaci nyitást célzó javaslatán keresztül támogatja a magas színvonalú és elérhető tömegközlekedés európai fejlesztését is. Egy irányelvet készít elő az energiatakarékos és tiszta járművek támogatására, és alternatív gépjármű üzemanyagokra irányuló kutatási és demonstratív feladatokat (agenda) hajt végre. Lényeges a Bizottságnak a szabályozott verseny tömegközlekedésbe³⁴ történő bevezetéséről szóló törvényjavaslata is. A szabályozott versenyt alkalmazó néhány európai városnak sikerült az 1990-es években a tömegközlekedés használatának résarányát átlagosan évi 1,7 %-kal növelni (azokban a városokban, ahol nincs verseny, a csökkenés 0,2%)³⁵.

A Bizottság támogatja a transzeurópai közlekedési hálózatok (TENS) kiépítését, melyek jelentős hatással vannak a városi területekkel érintkező területekre. Például a TENS program támogatja az intelligens forgalomirányító rendszerek alkalmazását, csomópontok (pl. repülőterek, kikötők) kialakítását, melyek nagy része városi területek közelében helyezkedik el, valamint a nagy európai városi területeket összekötő infrastruktúra kiépítését különösen vasút és víziutak segítségével.

³³ www.graz.at

³⁴ Módosított javaslat a tagállamok akciójára vonatkozó Európai Parlamenti és Tanácsi rendelet, mely akció a közszolgáltatási követelményeire és a közszolgáltatási szerződések odaítélésére irányul a vasúti, közúti és víziutakon történő személyszállítás területén - COM(2002) 107 végleges.

³⁵ “Good practice in contracts for public passenger transport” Jó gyakorlat a személyforgalommal kapcsolatos szerződések esetében), Colin Buchanan and Partners, az Európai Bizottság számára készített tanulmány, 2002.

Az EU jogszabályok jelentős hányada a járművek műszaki színvonalának javítására koncentrál. Közöttük egy sor irányelv a különböző járműfajtákra vonatkozó kibocsátási határértékeket állapítja meg, és az üzemanyag minőség (az I. és II. Gépjármű-üzemanyag programot³⁶ követően), a zajemissziós határok³⁷ és a forgalombiztonsági vizsgálat³⁸ szabványait határozza meg. Az Euro 3 és az Euro 4 szennyezőanyag-kibocsátási normák rövidtávon nagy haszonnal járnak a régebbi járműpark felújítása révén. A Bizottság jelenleg mérlegeli a jövőbeli Euro 5 szennyezőanyag-kibocsátási szabványokat, melyek további lényeges csökkentést eredményeznek az NO_x és por-emissziókban. A levegőminőségre és a zajra vonatkozó irányelvek (ld. 6.sz. melléklet) közvetettebb módon gyakorolnak majd jelentős hatást a városi közlekedésre, hiszen a helyi önkormányzatoknak közlekedésszervezési intézkedéseket kell bevezetniük az új követelmények teljesítése érdekében.

Az Európai Közlekedéspolitikai a közúti halálesetek 50 %-os visszaszorítását tűzte ki célul a 2010-es évre. 2003-ban a Bizottság elfogadta az Európai Közúti Biztonság Akcióprogramot³⁹, mely hozzájárul a halálos kimenetelű közlekedési balesetek csökkentéséhez. A fő akciók céljai közé tartozik az úthasználók jobb közlekedési magatartásra való ösztönzése, a járművek biztonságosabbá tétele (pl. a gépkocsi orrrészének biztonságosabbá tétele a gyalogosok és kerékpárosok érdekében), a közúti infrastruktúra fejlesztése, illetve a kereskedelmi áruforgalom és a személyszállítás javítása. Minden hatóság, köztük a helyi hatóságok is, felkérést kapnak, hogy csatlakozzanak az Európai Közúti Chartához, és vállalják olyan konkrét intézkedések végrehajtását, amelyek a nyilvánosság előtt és ellenőrzés mellett zajlanak. Kifejezetten városi területekre vonatkozó közúti biztonsági teljesítmény-mutatókat dolgoznak ki az előrelépés nyomon követése és a meghozott intézkedések hatékonyságának értékelése érdekében.

A 2002-es⁴⁰ e-biztonságra (eSafety) vonatkozó kezdeményezés az Európai Közúti Biztonság Akcióprogramot egészíti ki, amely arra törekszik, hogy információs és kommunikációs technológiák alkalmazásával felgyorsítsa a biztonsági rendszerek kidolgozását, bevezetését és használatát a közúti halálesetek számának csökkentése érdekében. Például az aktív biztonsági rendszerek, a vezetést támogató fejlett rendszerek és a valós idejű forgalmi és utazási információk rendelkezésre állása hozzájárul a balesetek elkerüléséhez, illetve baleset esetén növelik az úthasználók életben maradási esélyeit. Az e-biztonság munkacsoport egy 28 javaslatot tartalmazó jelentést készített, illetve egy e-biztonság fórum alakult, hogy ezekkel a javaslatokkal a továbbiakban foglalkozzon. Ezen kívül a Bizottság 2003 szeptemberében egy közleményt fogadott el a biztonságos és intelligens járművek információs és kommunikációs technológiáiról⁴¹, s ez részletesen ismerteti, hogy a Bizottságnak saját hatáskörén belül milyen tevékenységeket kell elvégeznie válaszul a fenti javaslatokra. Az e-biztonság kezdeményezés igyekszik minden kulcsfontosságú érintettet részvételre sarkallni, melyek részvétele elengedhetetlen a modern rendszerek sikeréhez. Ezek között egyaránt szerepel a gépjárműipar és távközlési ipar, valamint a hálózatüzemeltetők és szolgáltatók. Tehát a városi közlekedési infrastruktúra tulajdonosai és üzemeltetői kiemelt szerepet kapnak.

³⁶ 98/69, 2001/1, 2002/80, 99/96, 2001/27, 97/24, 2002/51, 98/70. irányelvek.

³⁷ 70/157, 92/97, 92/61, 97/24, 2001/43, 2000/14. irányelvek.

³⁸ 96/96. irányelv.

³⁹ COM(2003) 311 végleges.

⁴⁰ http://europa.eu.int/information_society/programmes/esafety/index_en.htm

⁴¹ COM(2003) 542 final.

2.2.3. A fenntartható városi közlekedés kiterjesztéséhez szükséges további intézkedések

A közösségi akció átfogóan taglalja a városi közlekedés számos negatív vonatkozását is. Központi jelentőségű és tovább folytatódik a munka, amely a közúti járművek műszaki színvonalának emelését célozza, és a járművek kedvezményes beszerzésére ösztönöz.

Az aktuális kezdeményezések eredményeit azonban össze kell hasonlítani a városi területeken várható forgalom- és torlódásnövekedéssel. 1995 és 2030 között előreláthatóan 40 %-kal emelkedik a megtett kilométerek száma a városi területeken. Európában évi 3 millióval nő az autópark, mely az utolsó 30 évben megháromszorozódott. A gépkocsi-használat rohamos előretörésére lehet számítani a csatlakozó és jelölt országokban is. Nyilvánvaló tehát, hogy a forgalom növekvő volumenének kezelését célzó intézkedéseket kell hozni, és tovább kell folytatni az emissziós normákra irányuló, folyamatban lévő intézkedéseket. Bár a járművek motorja a környezetet kevésbé szennyezi, mint korábban, de már számuknál fogva is nagy mennyiségű légszennyezőanyag kerül a városi területekre, és sok halálesetet okoznak. A zsúfoltság – még tiszta járműveknél is – jelentős gazdasági költségekkel jár együtt. Amint azt az Európai Közlekedéspolitika is kihangsúlyozza: „a súlyos probléma a forgalom-irányítás kérdése, amelyet a városi önkormányzatoknak – a vártnál hamarabb – meg kell oldaniuk, különös tekintettel a személyautók szerepére a nagy városközpontokban. Az integrált várostervezési és közlekedéspolitikai megközelítés hiánya teszi lehetővé a személyautók monopol helyzetét”.

Ezért előre láthatóan a tagállamok minden fővárosának és minden 100.000 feletti városának egy fenntartható városi közlekedési tervet kell kidolgoznia, elfogadnia és megvalósítania. Míg egyes tagállamokban már megkezdődött hasonló követelmények bevezetése (pl. Finnország, Franciaország, Olaszország, Hollandia és az Egyesült Királyság), a Bizottság úgy véle, hogy immáron egy uniós szintű követelményt is fel lehetne állítani. Többek között ez a téma is további megbeszélések tárgyát képezi a 2004-es évben a szakértők és az érintettek részvételével alakuló munkacsoportban.

A fenntartható városi közlekedési terv a városi területek egészére kiterjedne, igyekezne a közlekedés negatív hatásait mérsékelni és foglalkozna a forgalom és torlódás mennyiségi növekedésével. Kapcsolódna a regionális és nemzeti tervekhez és stratégiákhoz is. Minden közlekedési módot felölelné, és törekedne arra, hogy a modális megoszlásban a hatékonyabb közlekedési módok (pl. tömegközlekedés, kerékpározás és gyaloglás) felé történjen elmozdulás. Az egyik alapvető célja az lenne, hogy környezeti szempontból hatékonyabb közlekedési rendszert hozzon létre, mely a város minden lakójának igényeit kielégíti, és e téren a lakosoknak is lényeges szerepet kell vállalniuk a mindennapi döntésekben (pl. a közlekedési mód kiválasztása). Lényeges elem lenne e tekintetben a területhasználattal való kapcsolat.

Nem lenne szükséges uniós szinten konkrét célokat, célkitűzéseket, megoldásokat és intézkedéscsomagokat meghatározni; ezeket helyi szinten kellene eldönteni a helyi körülmények figyelembe vételével, illetve az állami, gazdasági szereplőkkel és egyéb fontos érintettekkel folytatott megbeszéléseken. A terv összekapcsolódna a város környezetvédelmi, gazdasági és társadalmi fejlődésére irányuló átfogó tervekkel és célokkal. Különösen azért, mert amíg a városi közlekedés lényeges és szerteágazó hatásai, erős gazdasági és társadalmi kapcsolatai konkrét és részletes fenntartható városi közlekedési terv kidolgozását kívánják meg, addig ez a terv szükségszerűen központi szerepet töltene be a 2.1.3. pontban javasolt általános környezetgazdálkodási tervben, így azzal teljesen összeegyeztethetőnek kellene lennie.

A javasolt követelmény egy ilyen terv és a hozzá tartozó eljárások elfogadását is előírhatja. Az eljárásokba tartozhatna például: sokféle lehetséges megoldás megvizsgálásának szükségessége (ld. a fenntartható városi közlekedés jövőképe című részt a 2.sz. mellékletben), a közlekedési és területhasználati tervezés integrálásának szükségessége, a célok kitűzésének szükségessége (helyi szintű döntés), az előrelépés nyomon követésének (monitoring) és kommunikálásának szükségessége, valamint: az állampolgárokkal, vállalkozókkal és egyéb érintettekkel folytatott konzultációk követelménye.

Ezek a tervek segítenének, hogy a 25-ök Európájának 500 legnagyobb városa teljesítse a levegőminőségről, zajértékelésről és zajkezelésről szóló irányelvek követelményeit, és hozzájárulnának a Kiotói egyezmény céljainak eléréséhez. Egy berni (Svájc) tanulmány arra következtetésre jutott, hogy forgalom-irányítási politikájuk eredményeként a levegőszennyezettség jelentősen mérséklődhetne, mintegy 10 %-kal csökkentve a személyautókból származó kibocsátásokat⁴².

A tervek különösen fontos szerepet játszanának abban, hogy a csatlakozó országokban meg lehessen tartani a hatékonyabb közlekedési módok használatának jelenlegi szintjét. Ezekben az országokban sokkal nagyobb mértékben veszi igénybe a nagyközönség a tömegközlekedési rendszereket, mint a tagállamokban, de használatuk fokozatosan csökken, ugyanakkor rohamosan nő a személyautók száma. Például Prágában 30 %-kal visszaesett a tömegközlekedési eszközökön utazók részaránya 1991 és 1999 között.

E helyi tervek kiegészítése és támogatása érdekében minden tagállam ösztönzést kap arra, hogy a fenntarthatóságot elősegítő világos városi közlekedési politikát fogadjon el, és általában törekedjen a közlekedés külső költségeinek az árba való beépítésére az adózáshoz, úthasználati díjhoz és koncessziós díjhoz hasonló intézkedéseken keresztül. A tagállamokat arra sarkallják, hogy az új városi közlekedési infrastrukturális projektek hatásainak jobb megértése érdekében a projektek végrehajtása után készítsenek felmérést azok hatásáról a város közlekedési rendszerének fenntarthatóságára.

A 3.1. pont foglalkozik a közösségi támogatási mechanizmusokkal, például a Közösség kohéziós politikájával. Szigorúan követni kell a strukturális alapok használatára vonatkozó meglévő útmutatókat, melyek már kitérnek a fenntarthatóság elveire is.

A már rendelkezésre álló támogatási típusokat (ld. 3.sz. melléklet) is tovább fejleszti a Bizottság, ezzel segít a városoknak olyan terveket életbe léptetni, mint például megfelelő alapmutatók és útmutatók kidolgozása, demonstratív projektek, jó gyakorlatok egymás közötti cseréje és figyelemfelkeltő akciók támogatása.

⁴² www.ecoplan.ch/Projekte/citaire.html

A készülő Tematikus Stratégiához javasolt intézkedések összefoglalása
(a javaslatok további megbeszélések tárgyát képezik a 2004. évben)
Fenntartható városi közlekedés

Minden fővárosnak és minden 100.000 feletti településnek egy rövid, közép és hosszú távú célokat tartalmazó fenntartható városi közlekedési tervet kell kidolgoznia, elfogadnia és megvalósítania, és rendszeresen felül kell vizsgálnia azt. A Bizottság úgy véli, hogy megfogalmazható egy olyan uniós szintű követelmény, amely az előbbieket megvalósítására irányul. Többek között ez a kérdés is konzultációk tárgyát képezi a 2004. évben szakértők és érintettek részvételével alakuló munkacsoportokban.

Valamennyi tagállam ösztönzést kap arra, hogy

- egy világos keretpolitikát dolgozzon ki a fenntartható városi közlekedésre;
- értékelje, hogy milyen hatással vannak az új városi közlekedési projektek a városi közlekedési rendszer fenntarthatóságára;
- szigorúan kövesse a strukturális alapok felhasználására vonatkozó útmutatókat.

Az Európai Közlekedéspolitika keretén belül a Bizottság egy olyan irányelvet készít elő, amelynek középpontjában az alacsony energia-felhasználású és alacsony károsanyag-kibocsátású járművek állami szervek által történő beszerzése áll. Ennek az a célja, hogy ösztönözze a tisztább és hatékonyabb járművek vásárlását, ugyanakkor nem állapít meg új szabályokat a járművekre vonatkozóan, és nem avatkozik bele a gépjárműadók (és ösztönzők) jelenleg érvényes rendszerébe.

Az alternatív üzemanyag stratégia keretein belül a Bizottság egy olyan cselekvési tervet javasol, amely előmozdítja az alternatív üzemanyagú (főleg földgáz és hidrogén üzemű) járművek piacának fejlesztését.

A Bizottság tovább kívánja fejleszteni, és még jobban ki akarja terjeszteni a CIVITAS programot, a városi kutatási kezdeményezéseket, valamint a jó gyakorlatok és tapasztalatok egymás közötti cseréjét.

A Bizottság tovább bővíti a 250 vagy több helyi és regionális energiaügynökség és egyéb ügynökségek közlekedéssel kapcsolatos kapacitását a fenntartható városi közlekedés megvalósítása és a legjobb gyakorlatok elterjesztése érdekében.

A Bizottság megállapítja a fenntartható városi közlekedés alapmutatóit, hasznosítva a Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciájának e területen végzett munkáját.

A Bizottság továbbfolytatja az európai autómentes naphoz és a mobilitási héthez hasonló ösztönző tevékenységeket. Felmérik, hogy milyen segítségnyújtásra és szakképzésre lesz szükség a fenntartható városi közlekedéssel kapcsolatos kérdések és az új munkamódszerek (pl. tele-working) elterjesztése tekintetében.

2.3. Fenntartható építés

2.3.1. Miért fontos a fenntartható építés

Az épületek és az épített környezet meghatározó elemei a városi környezetnek. Ezek adják meg egy város karakterét, és jellegzetes építményeik erősítik a helyhez való kötődést, illetve vonzó helyekké tehetik a városokat, ahol szívesen élnek és dolgoznak az emberek. Tehát az épített környezet minősége jelentős hatást gyakorol a városi környezet minőségére, azonban ez a hatás jóval erősebb puszta esztétikai szempontoknál.

Az épületek fűtése és világítása teszi ki az energia-felhasználás legnagyobb hányadát (42 %, melynek 70 %-a a fűtés), és felelős az összes üvegházhatású gázkibocsátás 35 %-ért. Az épületekhez és az épített környezethez használják fel a földkéregből kitermelt anyagok felét, és az évi 450 millió tonnányi építési és bontási hulladék is innen származik (a teljes hulladékképződés több mint fele). A „Hulladék-megelőzési és újrahasznosítási tematikus stratégia” című évközi közlemény⁴³ leszögezi, hogy nő az építési és bontási hulladék mennyisége, illetve az építkezéseknél használt anyagok választékának bővülésével a hulladék jellege is összetettebbé válik. Ez korlátozza az említett hulladék újbóli felhasználásának és újrahasznosításának lehetőségét (jelenleg 28 %), és fokozza a lerakóhelyek, illetőleg a további ásványkitermelés iránti igényt.

Európában az emberek idejük mintegy 90 %-át az épületeken belül töltik. A rossz tervezési és építési módszerek komoly kihatással lehetnek az épületekben lakók egészségére, és olyan épületeket eredményezhetnek, amelyeknek sokba kerül a fenntartása, fűtése és hűtése, s ez aránytalanul sújtja az idősebb korosztályt és a kevésbé jómódú rétegeket. A silány tervezésű épületek, például a lakótelepek, a bűnözői magatartáshoz is hozzájárulhatnak. Következésképpen az épületek és az épített környezet tervezési, építési, felújítási és bontási módszereinek megváltoztatása számottevő javulást idézhet elő a települések környezetvédelmi és gazdasági teljesítményében és a városi lakosság életminőségében (ld. a 2.sz mellékletben a fenntartható városépítés javasolt jövőképét).

Példa a fenntartható építés jó gyakorlatára

Lille városi tanácsa⁴⁴ (Franciaország) 2003-ban versenyt írt ki olyan építési projektek támogatása érdekében, amelyek a környezeti, társadalmi és gazdasági minőség magas színvonalára helyezik a súlyt. Példaként említhető a Lompret-ben épített új iskola étterme, amely rendkívül jó energiahatékonysággal működik majd, legalább 20 %-ban megújuló energiát használ, tárolja és újra felhasználja az esővizet. Az anyagokat a környezeti szempontok alapján választották ki, hogy az épületen belüli levegő olyan jó minőségű legyen, amely nem ártalmas az iskolások egészségére. A projekt megpróbálja az épület egész életciklusa alatt (40-50 év) a lehető legalacsonyabb szintre csökkenteni az építés és üzemeltetés együttes költségeit. Ezzel egyidejűleg a város tanfolyamokat szervez a helyi építési szakembereknek kereskedelmi szervezeteik közreműködésével. A szakképzés a fenntartható építési technikák elsajátítására irányul, és célja, hogy szélesebb körben elérhető legyen a fenntartható építés, és hogy a résztvevők nagyobb gyakorlatot szerezzenek benne. Ez az új módszer a köz-és magántőke együttműködése keretében született meg és kerül finanszírozásra (MIEL21), alkalmazását fokozatosan terjesztik el.

⁴³ COM(2003) 301 végleges.

⁴⁴ www.mairie-lille.fr

Bár ismert, hogy miként lehet fenntartható módon épületeket létrehozni, a legtöbb épület mégsem ezekkel a bevált eljárásokkal készül. Még ha így készülének is, a meglévő épületek újjakkal történő felváltása olyan lassú lenne (évi 0,5-2 % között), hogy meglehetősen hosszú időbe telne, míg hatásuk valóban érezhető lenne. Ahogy azt az Európai Miniszterek 3. Konferenciája a fenntartható lakásépítésről⁴⁵ is kihangsúlyozta, a meglévő épületeket is fenntarthatóbbá kellene tenni utólagos felszerelésekkel (retrofitting), vagy gondoskodni kellene arról, hogy felújításuk során a fenntarthatóság legyen az egyik fő szempont. A meglévő épületek energiahatékonyságának javítása az egyik leggazdaságosabb lehetőség az éghajlatváltozásra vonatkozó kiotói kötelezettségvállalások teljesítésére. Európa legöregebb épületeinek szigeteléssel való utólagos ellátása mérsékelheti az épületekből származó CO₂ kibocsátásokat, illetve 42 %-kal csökkentheti az ezekkel kapcsolatos energiaköltségeket⁴⁶. A felújítás bonyolultabb, mint az új építés, mivel a különböző épületek más-más megoldást kívánnak. Ez még inkább igaz a védett épületek esetében, de a fenntartható felújításnak mégis számos környezeti előnye van a bontással és rekonstrukcióval szemben, például az, hogy megtartható a beépített energia és anyag. Ezen kívül a műemlékek felújítása és más felhasználási célra történő helyreállítása hozzájárul ahhoz, hogy a helyi közösségek büszkéek legyenek építészeti örökségükre.

A csatlakozás után még fontosabb lesz, hogy a meglévő épületek kerüljenek a középpontba. A csatlakozó és jelölt országok településein a lakosság 40 %-a lakótelepeken él. Bukarestben ez az arány eléri a 80 %-ot. A lakótelepek nagy kihívást jelentenek a fenntarthatóság szempontjából, mivel jelentős részarányt képviselnek, az alacsony energiahatékonyság, az elhanyagolt karbantartás és az ezekkel kapcsolatos egészségi problémák sürgős intézkedést tesznek szükségessé. Bár még nem áll elég adat rendelkezésre, a kezdeti becslések azonban azt sugallják, hogy a lakások egyötöde kisebb felújításra szorul, háromötödük nagyobb felújítást igényel, egyötödüknél pedig teljes átépítésre van szükség. Maguk a lakótelepek is átépítésre szorulnak, hogy jobb arányban álljanak rendelkezésre a lakó, üzleti és szociális létesítmények, ezáltal fenntarthatóbb közösségek jöjjenek létre a jelenlegi monofunkcionális lakóterület helyett, ahonnan a szolgáltatásokat csak hosszú utazásokkal lehet elérni.

Az új épületek és új infrastruktúra építése, illetve a meglévő épületek fenntartható felújítása az első lépés lehet afelé, hogy a XXI. század közepére jelentősen javuljon a városok környezeti teljesítménye és lakóinak életminősége.

2.3.2. Érvényben lévő közösségi kezdeményezések a fenntartható építés terén

Az 1997-es Közlemény az építőipar versenyképességéről⁴⁷ felvázolta, hogy miért fontos és milyen előnyei vannak annak, ha az építés minden területébe beépülnek a környezeti szempontok. A fenntartható építésért felelős munkacsoport - a Bizottság, a tagállamok és az ipar képviselőinek részvételével - „A fenntartható építésre vonatkozó feladatok Európában”⁴⁸ címmel egy átfogó jelentést készített 2001-ben, mely egy akcióprogramot javasolt és célzott ajánlásokat tett.

⁴⁵ 2002. június 27-28.

⁴⁶ „The contribution of mineral wool and other thermal insulation materials to energy savings and climate protection in Europe” (Az ásványgyapot és egyéb hőszigetelőanyagok hozzájárulása az energiamegtakarításhoz és az éghajlatvédelemhez Európában), ECOFYS jelentés az Európai Szigetelőgyártók Szövetsége számára, 2003.

⁴⁷ COM(1997) 539 végleges.

⁴⁸ europa.eu.int/comm/enterprise/construction/suscon/sustcon.htm. A csoport munkája a környezetbarát építőanyagokra, az épületek energiahatékonyságára, az építési és bontási hulladékkezelésre, valamint az épített környezet életciklusára vonatkozó költségvetésre irányult.

Ez a munka hozzájárult az épületek energetikai teljesítményéről szóló új irányelv⁴⁹ megalkotásához, mely előírja, hogy az épületeknek eleget kell tenniük a minimális energiahatékonysági követelményeknek, melyeket egy közös módszertan alapján az egyes tagállamok fognak meghatározni. A 1000 m² –nél nagyobb alapterületű, meglévő épületeknek is meg kell felelniük ezeknek a minimális követelményeknek, amennyiben jelentős felújításukra kerül sor. Épületek építése, eladása vagy bérbeadása esetén pedig egy tanúsítványt kell bemutatni az épület jó energiahasznosításáról.

Számos közösségi finanszírozási program támogatja az energiaigény-gazdálkodás kidolgozását, bemutatását és végrehajtását, illetve megújuló energiák használatát - mind egyedi épületekben, mind épületegyüttesekben -, valamint a fenntartható építés egyéb vonatkozásait (ld. 3.sz. melléklet).

A Bizottság javaslatot fogadott el egy irányelvre⁵⁰, mely az energia végfelhasználás hatékonyságát és az energia szolgáltatókat támogatja, hogy előmozdítsa az energiahatékonyság széleskörű fejlesztését és azokat az energiaszolgáltatókat, amelyek nemcsak értékesíteni kívánják az energiát, hanem a fogyasztóknak is segítséget nyújtanak, hogy javíthassák energiahatékonyságukat, és jobban gazdálkodhassanak energiaszükségleteikkel. Hosszú távon ez az irányelv radikális változást hozhat az energia értékesítési módjában, és ez jelentős megtakarítást eredményezhet az energiafelhasználásban.

Az Építőanyagok irányelv⁵¹ egészségi és környezeti kérdésekkel foglalkozik, és folyamatban van az Európai Szabványügyi Bizottság (CEN) megbízása a harmonizált szabványok és az épületen belüli (belső) levegőminőség vizsgálati módszereinek kidolgozására.

2.3.3. A fenntartható építés kiterjesztéséhez szükséges további intézkedések

Annak ellenére, hogy léteznek jól bevált fenntartható építési technológiák, a legtöbb épületet mégsem ezzel az eljárással építik vagy újítják fel. Ennek legfőbb akadálya az, hogy az építők és vevők nem mutatnak kellő érdeklődést a fenntartható építés iránt, drágának hiszik azt, és gyanakvóak az új technológiákkal szemben, nem bízva azok tartós megbízhatóságában és teljesítményében. Rövidtávon vagy az épület megvásárlásakor nem látható azonnal, hogy milyen hosszú távú előnyei vannak a fenntartható technológiáknak, mint például az alacsonyabb karbantartási és üzemeltetési költségek, jobb tartósság és magasabb újraeladási ár (átlagosan körülbelül 10-szer többbe kerül egy épület üzemeltetése teljes élettartama alatt, mint felépítése). Ezért olyan akcióra van szükség, amely rávilágít ezekre a hosszú távú előnyökre, hogy a vevők, a bankok és a jelzáloghitelezők különbséget tudjanak tenni a hagyományos, illetve a fenntartható technológiával készült épületek között.

Az épületek energetikai teljesítményéről szóló irányelv jelentős lépést tett a hosszú távú ökológiai teljesítmény előtérbe helyezése felé. A kis épületekre is fokozatosan ki kellene terjeszteni ezt a megközelítést. Még ennél is fontosabb, hogy ez más környezeti és fenntarthatósági elemekre is kiterjedjen, például az épületen belüli levegőminőség, megközelíthetőség, zajszintek, kényelem, az anyagok környezeti minősége, az épület teljes életciklusára vonatkozó költségek. Az irányelvnek azt is rögzítenie kell, hogy az épület legyen

⁴⁹ 2000. december 16-i 2002/91/ EK Tanácsi és EP irányelv az épületek energetikai teljesítményéről (HL L 1. szám, 2003. I.4., 65. old.).

⁵⁰ (COM(2003)739).

⁵¹ 1988. december 21- i 89/106/EGK Tanácsi irányelv a tagállamok építőanyagokra vonatkozó törvényei, rendeletei és igazgatási rendelkezései jogharmonizációjáról (HL L 40. szám., 1989.II.11., 15.old.).

ellenálló a környezeti veszélyekkel szemben, pl. az adott helyszíntől függően: árvíz, vihar vagy földrengés.

Ehhez először is ki kell dolgozni egy európai szintű közös módszertant az épületek és az építés átfogó fenntarthatósági teljesítményének értékelésére, ideértve a teljes életciklusra számított költségeket is. A közös módszertan az épületek integrált energetikai teljesítményére irányuló, meglévő módszerekre, illetve egyéb érvényben lévő kezdeményezésekre alapulna, és minden érintett közreműködésével kerülne kidolgozásra. A módszertan ne csak meglévő épületekre legyen alkalmazható, hanem új épületek és jelentős mértékű felújítások terveihez is, hogy ösztönözni lehessen a fenntartható eljárásoknak már a tervezési szakaszban történő beillesztését. A tervezési szakaszban hozott döntések meghatározzák az épület teljes életciklusára vonatkozó költséget, az energiafogyasztást, az épületen belüli levegőminőséget, a bontási hulladék újrahasznosíthatóságát és újbóli felhasználását.

A tagállamokban alkalmazott és elfogadott közös módszertant, illetve az abból következő értékeléseket és az életciklusra vonatkozó költség számítást a különféle ösztönzőkkel összekapcsolt jó gyakorlat előmozdítására kell felhasználni. Például a fenntarthatóság magas foka eredményeképpen csökkenhetnek az adókulcsok; a biztosítótársaságok és a hitelintézetek kedvezőbb feltételeket kínálhatnak. Az életciklussal kapcsolatos alacsonyabb költségek igazolása vonzóbbá teheti az épületeket a vevők és a pénzügyi intézetek számára. A megfelelő módszertan bevezetését követően a Bizottság további, nem energiával összefüggő környezeti teljesítmény-követelményekre tesz javaslatot az épületek energetikai teljesítményéről szóló 2002/91-es irányelv kiegészítéseként.

Ezzel párhuzamosan különféle más intézkedések foganatosítására is szükség van a fenntarthatóságot szolgáló technológiáknak a szakpolitika fő áramlataiban való beépítése érdekében. Számos tagállam fenntartható építési programokat és ahhoz kapcsolódó akcióprogramokat fogadott el. Ezeket a pozitív kezdeményezéseket általánossá kell tenni, és szisztematikus módon végre kell hajtani. A helyi önkormányzatoknak is támogatniuk kell a fenntartható építést. A fenntarthatóságot be kell építeni a nemzeti építési szabályzatokba, előírásokba és szabványokba, s ahol lehet, az alkalmazandó eljárások vagy megoldások előírása helyett teljesítményre alapuló megközelítést kell használni. Az Európai Miniszterek 3. Konferenciáján (a fenntartható lakásépítésről) elhangzott felkérés értelmében a tagállamoknak és a helyi önkormányzatoknak is példát kell mutatniuk saját beszerzési követelményeik tekintetében, valamint közpénzek lakásépítésre és egyéb építési munkálatokra történő felhasználása esetén.

Prioritásként fogalmazódott meg, hogy a tervezésben és az építőiparban dolgozó szakembereknek szakképzést kell nyújtani a fenntartható építési módszerekről és technológiákról, valamint, hogy az építőbrigádnak a fenntartható építés elfogadását gátló, hagyományos szakmai, tervezési és intézményi akadályok leküzdése érdekében más módon kell munkáját végeznie. A terminológiai különbségek is akadályként jelentkezhetnek. Ezért a Bizottság felkutatja a fenntartható építéshez kapcsolódó szakképzés és útmutatás lehetőségeit.

Továbbra is támogatni kell a demonstratív projekteket közösségi kutatási programokon keresztül, melyek olyan „normál” építési és felújítási projektekre összpontosítanak, mint a szabványos városi lakóházak, iskolák, kórházak és munkahelyek. A gyakorlat javítását célzó kutatásra is szükség van, melynek keretében fenntartható módszereket és technológiákat kell kifejleszteni infrastrukturális építésekre, például a közúti és közmű hálózatokra.

A hulladékkezelés megelőzésére és a hulladék-újrahasznosításra vonatkozó tematikus stratégia keretén belül a Bizottság intézkedéseket vesz fontolóra az építési és bontási hulladék növekvő mennyiségének leküzdésére.

Jobb és szisztematikusabb információkra van szükség az építőanyagok környezeti jellemzőiről, hogy segíteni lehessen a tervezőket, építőket és vevőiket az anyagok kiválasztásában. A Bizottság kidolgozza az építési anyagok környezetvédelmi címkézését környezetbarát termékminősítés keretében (szükség szerint környezetbarát termékminősítés – angol rövidítése: EPD - és/vagy EU öko-címke). A Bizottság egy megfelelő EU öko-címkét és/vagy harmonizált környezetbarát termékminősítést javasol, mely útmutatóul szolgál a vevőknek az épületek és épületeken belüli szolgáltatások kiválasztásához. Ehhez felhasználja a fenntarthatóság becslésére szolgáló közös módszertant. Más figyelemfelkeltő akciókat is fontolóra vesz, úgy mint a fenntarthatóság alapján adott építészeti díjak.

A készülő Tematikus Stratégiához javasolt intézkedések összefoglalása

(a javaslatok további megbeszélések tárgyát képezik a 2004. évben)

Fenntartható építés

A Bizottság közös módszertant dolgoz ki az épületek és az épített környezet általános fenntarthatóságának becslésére, amely a teljes életciklusra vonatkozó költségmutatókat is tartalmazza. Ezt fel lehet használni új épületek és jelentős mértékű felújítások terveihez is. Minden tagország ösztönzést kap arra, hogy elfogadja és alkalmazza ezt a módszertant, illetve a legjobb gyakorlatok támogatására használja. A Bizottság ezt követően további, nem energiával összefüggő környezeti teljesítmény-követelményeket javasol majd az épületek energetikai teljesítményére vonatkozó 2002/91-es irányelv kiegészítéseképpen, miközben figyelembe veszi ennek az irányelvnek a módszertanát is.

Amint azt a 2002/91-es irányelv is mutatja, a Bizottság - az irányelv által létrehozott bizottság segítségével - megvizsgálja, hogy milyen módon lehetne a kisebb épületek felújításával és az általános energiatékonysági ösztönzőkkel foglalkozni.

Minden tagállam ösztönzést kap arra, hogy dolgozzon ki és hajtson végre egy nemzeti fenntartható építés programot, és állítson fel magas szintű teljesítménykövetelményeket az európai harmonizált szabványok és az Eurokód (Eurocode) alkalmazásával. Az önkormányzatok is ösztönzést kapnak a fenntartható építés előmozdítására.

Minden tagállam, önkormányzat és a közsféra egyéb megrendelői arra kapnak ösztönzést, hogy vezessenek be fenntarthatósági követelményeket épületekre és más építési munkálatokra kiírt saját pályázataikban, illetve az épületekre és más építési munkálatokra fordított közpénzek felhasználása során. Arra is ösztönzést kapnak, hogy dolgozzanak ki pénzügyi ösztönzőket fenntarthatóbb épületek építése érdekében.

A Bizottság feltárja a fenntartható építéshez kapcsolódó szakképzés, útmutatás, tapasztalatcsere és további kutatások lehetőségeit.

A Bizottság intézkedéseket fontolgat az építési és bontási hulladék mennyiségi növekedésének visszaszorítására a Hulladék-megelőzési és újrahasznosítási tematikus stratégia részeként.

A Bizottság kidolgozza az építőanyagok címkézését (harmonizált környezetbarát termékminősítés és /vagy EU öko-címke), és javasolja ennek az épületre és épületen belüli szolgáltatásokra való kiterjesztését is.

2.4. Fenntartható várostervezés

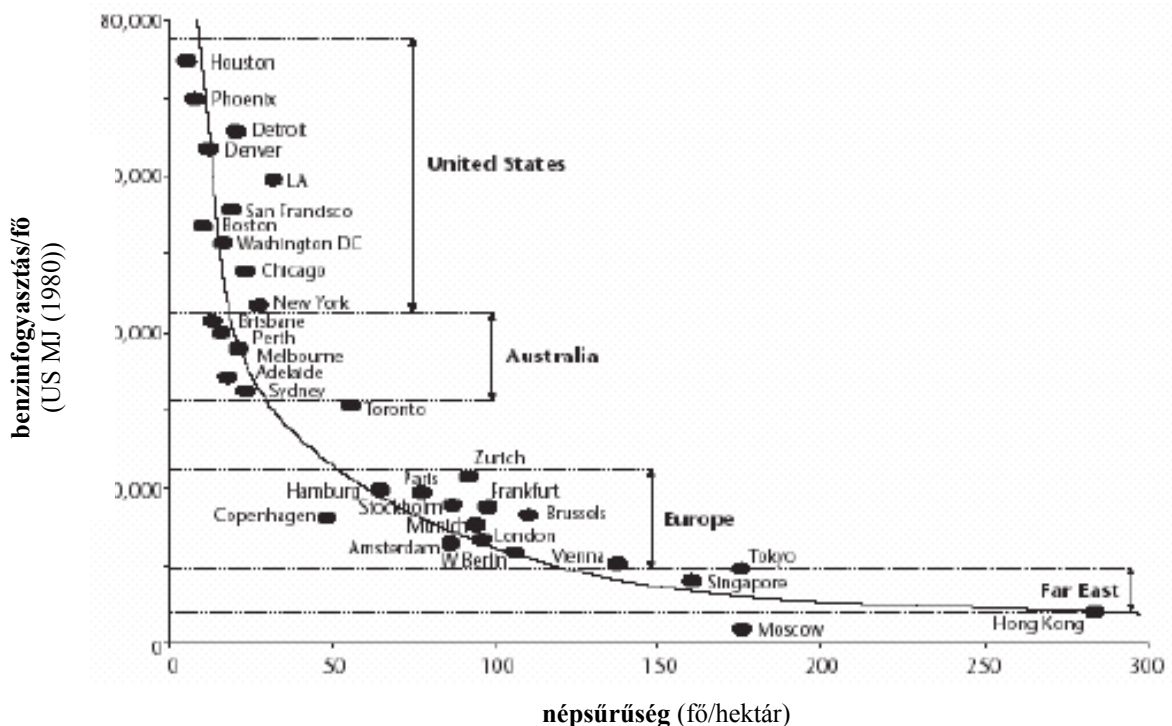
A fenntartható várostervezés a területhasználat városi területeken belüli szerkezetével és típusaival foglalkozik.

2.4.1. Miért fontos a fenntartható várostervezés

A város szerkezete, területhasználata alapvetően meghatározza a város jellegét, környezeti teljesítményét és lakóinak életminőségét. A városfejlesztési döntéseknek meg kell őrizniük a város identitását, kulturális örökségét, történelmi utcaszerkezetét; zöldterületeit és biodiverzitását. Rossz területhasználati döntések kevésbé vonzó városi területek létrehozásához vezetnek, és „nem fenntartható” városmodellt hoztak létre.

A legégetőbb várostervezési probléma a városok szabályozatlan terjeszkedése. A városok a népességnövekedésüknél gyorsabb ütemben terjeszkednek a vidéki területek felé (az elmúlt 20 év alatt a városok területe 20%-kal, míg a népesség csak 6 %-kal nőtt). A zöldterületeket (értékes mezőgazdasági és természeti területek) laza beépítés és kereskedelmi célú felhasználás váltja fel. A városterjeszkedés fokozottan szükségessé teszi az utazást, és növeli a saját gépjármű használatától való függőséget, ez viszont nagyobb forgalmi torlódáshoz, energiafelhasználáshoz és szennyezőanyag-kibocsátáshoz vezet. Ezek a problémák különösen ott súlyosak, ahol alacsony a népsűrűség és a napi tevékenységek (otthon, munka, vásárlás) egymástól távoli helyszíneken zajlanak. A gépkocsihasználat drámai módon megnő azokon a helyeken, ahol 50-60 fő/hektár alá esik a népsűrűség (ld. 2. ábra)

2. ábra: Sűrűbb beépítettségél csökken a gépkocsihasználat⁵²
(engedélyezett újranyomtatás)



Forrás: Newman and Kenworthy 1989

⁵² Newman PW and Kenworthy JR, 1989. Gasoline Consumption and Cities: a comparison of US cities with a global survey. (Üzemanyag-fogyasztás és városok: az amerikai városok összehasonlítása egy globális felméréssel.) Journal of American Planning Association, 55(1):24-37.

A jelenlegi tagállamokkal ellentétben a csatlakozó és jelölt országokban még mindig ismerős fogalom a faluból városba vándorlás. Ez önmagában azonban még nem indokolná ezen városi területek gyors növekedését. Ezekben az országokban komoly gond a szabályozatlan városterjeszkedés, s ezt még tovább fokozza a területhasználat változása és a nagy alapterületű bevásárló központok, kereskedelmi projektek városon kívülre települése. Egyes városokban a kiskereskedelmi célú területek 30%-át teszik ki ezek a nagy létesítmények, ami jóval magasabb arány, mint a tagállamokban. A gazdasági tevékenységeknek a település közigazgatási határán kívülre vándorlása az adóbevételeket is csökkenti, s ez tönkreteszi a város hosszú távú fejlesztési-beruházási lehetőségeit.

Miközben a városok kifelé terjeszkednek, sok elhagyott, használatlan terület (barnamezős terület) és üres telek található bennük. Társadalmi szegregáció is előfordulhat, mivel a jobb módúak elhagyják a leromlott, kevésbé gazdag területeket. A csatlakozó és jelölt országokban ebben a tekintetben is sokkal súlyosabb problémákkal állnak szemben, mint a tagállamok. Az elhagyott területeket és az üres épületeket hasznosítani kell, hogy enyhíteni lehessen a városi területeken kívülről jelentkező óriási igényt az új beépítés iránt. Elhanyagolásukért társadalmi, gazdasági és környezeti szempontból egyaránt nagy árat kell fizetni.

Az infrastruktúra telepítése egy másik döntő területhasználati kérdés. A városok egymással versengve igyekeznek vonzani a beruházókat, ilyen ösztönzést jelentenek például a zöldterületek, ahol az új kereskedelmi létesítmények építési költségei alacsonyabbak. A foglalkoztatás, a kereskedelem és a szórakoztatás városközponton kívülre (pl. autópálya kereszteződések környékére) telepítése azonban rontja a városközpontnak, mint kereskedelmi városrésznek gazdasági jövedelmezőségét, fokozott gépkocsi használatra sarkall, és kirekeszti az itt lévő munkahelyek és szolgáltatások igénybevételeiből azokat a polgárokat, akik nem rendelkeznek gépkocsival. Ugyanakkor a városon belül kialakított iparterület elhelyezése is felveti a társadalmi egyenlőség kérdését, főleg ha szegényebb városrészek szomszédságában helyezkedik el.

Korábbi szakpolitikai állásfoglalások is hangsúlyozták, hogy a problémák minimálisra csökkentése érdekében intenzíven beépített, vegyes területhasználatú, tömör szerkezetű településeket kell kialakítani. Egyes csatlakozó és jelölt országokban városaikban alkalmazott, egymástól eltérő megközelítések növelik a közlekedési igényeket, mint például a területhasználati funkciók határozott szétválasztása a városon belül. Az ilyen monofunkciós területeket át kell alakítani vagy utólagosan kell kiépíteni, hogy fenntarthatóbbak legyenek. A város peremén elhelyezkedő hatalmas, alapszolgáltatásokkal rosszul ellátott lakóterületeket fenntartható közösségekké kell alakítani.

Példa a fenntartható várostervezés jó gyakorlatára

A II. világháború után Varsóban (Lengyelország) igen gyorsan újra kellett építeni a lakásállományt, hogy a város gondoskodni tudjon a növekvő népesség lakásigényéről. A Natolin Wyzyny lakótelep⁵³ példázza, hogy milyen típusú lakótelepek épültek. Magas, többemeletes épületek, monoton térszerkezet és hatalmas szabad területek voltak jellemzőek. A lakótelep átalakítása és privatizációja 1994-ben indult meg. A rekonstrukció kiterjedt a homlokzatok hőszigetelésére, a fűtés és a vízvezeték modernizálására és egyedi fogyasztásmérők felszerelésére. A homlokzat szigetelésére 920.000 ECU állami támogatást kaptak. 1998-ra a lakások mintegy 60 %-át magánkézbe adták, a lakásállomány 90 %-át felújították vagy átalakították. Ezen kívül többfunkcióssá tették a lakótelepet, hogy az eredeti monofunkciós, alapszolgáltatásokkal rosszul ellátott háztömbök helyett fenntartható városnegyedek alakuljanak ki. Lényegesen megnövelték az üzletek, kiskereskedelmi létesítmények és irodahelyiségek területét. A rekonstrukciós projekt egy fenntarthatóbb közösséget hozott létre, ahol szívesen élnek az emberek, és ahol nagy az energiahatékonyság.

A növekvő mobilitás hatására új városszerkezetek jöttek létre, amelyekben egy településnek több „központja” lehet, s ezek egymással versenyben állnak, vagy más-más funkcióra szakosodtak (vásárlás, irodák, szórakozás). A szomszédos települések egyre szorosabb kapcsolatba kerülnek egymással, településláncokat alkotnak. A várostervezés egyik feladata, hogy reagáljon a kialakuló település-szerkezetekre az olyan negatív hatások kiküszöbölése érdekében, mint a túlzott személygépkocsi függőség és a szabályozatlan városterjeszkedés (ld. 2.sz. melléklet: a fenntartható várostervezés javasolt jövőképe), valamint annak érdekében, hogy a szomszédos hatóságok között létrejöjjön a szükséges együttműködés.

A városi zöldterületek jelentős hatással vannak az életminőségre. A zöldterületek lehetőséget nyújtanak a testedzésre, társadalmi életre, pihenésre, békére és nyugalomra. A jól kezelt zöldterületek, parkok és erdők a települések igen kedvelt és jellemző színterei lehetnek. Ezeket védeni kell, és meg kell vizsgálni a lehetőséget új zöldterületek és egyéb közterületek kialakítására a barnamezős terület újrahasznosítása révén. A zöldterületek a városi biodiverzitás szempontjából is fontosak. A várostervezésnek védeni kell a fontos természetes élőhelyeket az urbanizációtól, és a városi szövetbe való beágyazásukkal elő kell segíteni sokféleségük megőrzését. A városban lakóknak a természettel való közvetlen kapcsolata, fontos tényező ahhoz, hogy a tágabb értelemben vett környezeti kérdéseket illető tudatosságuk növekedjen.

A fenti kérdések mellett a területhasználat jelentősége is egyre nagyobb szerepet kap minden európai településen a demográfiai és környezeti változások következtében. Az európai lakosság várható élettartama emelkedett, és egyre nagyobb az egyedül élők külön lakás iránti igénye. Bár Olaszországban, Görögországban, Spanyolországban és Portugáliában csökken a népesség, a háztartások száma drámaian nő. A lakásigény növekedését fenntartható módon kell kezelni. A városok terjeszkedését a szabályozatlan településnövekedés elkerülése érdekében meg kell tervezni, és be kell illeszteni egy átfogó, hosszú távú stratégia keretébe, mely megjelöli és minimálisra csökkenti a környezeti hatásokat. A jövőben bekövetkező éghajlatváltozás jelentheti azt is, hogy az új településrészek meglévő tervei már nem fognak megfelelni pl. árvíz veszélyes területeken.

⁵³ www.ursynow.pl

Példa a fenntartható várostervezés jó gyakorlatára

Vitoria-Gasteiz (Spanyolország) a közlekedési folyosók mentén szisztematikusan végrehajtotta a vegyes területhasználatot és az intenzív beépítettséget célzó politikáját, a történelmi városrészek helyreállítását, a szociális szolgáltatások decentralizációját, a zöldterületekhez való kiegyensúlyozott hozzáférés biztosítását, a tömegközlekedés, kerékpárutak és gyalogos övezetek kiépítését, illetve a fenntartható várostervezés és fejlesztés egyéb főbb elveinek megvalósítását, melyek között például a társadalmi programokra történő befektetés is szerepel. Ily módon annak ellenére, hogy a népesség 1950 óta szinte a négyszeresére szaporodott, a városnak sikerült tömör és jó minőségű, zöldgyűrűvel övezett városi környezetet megőrizni, illetve kialakítani.

Fontos, hogy a városközpont vonzó hely legyen az ott élők számára, különben az intenzív beépítésű városok mellett szóló környezeti érvek ellenére, az emberek továbbra is a kertvárosokba vagy a környező vidéki területre költöznek. A „Fenntartható városfejlesztés az Európai Unióban: Cselekvési Keret” című, 1999-es közlemény és az EU Városi Környezet Szakértői Csoportja „A fenntarthatóbb területhasználat felé” című, 2001-ben készült jelentése (ld. 1.sz. melléklet) egyaránt rávilágít arra, hogy a fent említett okok miatt milyen fontos szerepe van a területhasználatnak a fenntartható városi környezet megvalósításában. A területhasználat fontos szerepet tölt be az épített környezet fenntarthatóságában is, például oly módon, hogy lehetővé teszi az épületek megfelelő tájolását, mely maximalizálja a passzív napenergia hasznosítást. Ezért a fenntartható várostervezés kulcsfontosságú eleme lesz a Városi Környezet Tematikus Stratégiának.

2.4.2. Érvényben lévő közösségi kezdeményezések az urbanisztika területén

A Területfejlesztési Bizottság által 1999-ben készített Európai területfejlesztési perspektívát⁵⁴ (ETP) önkéntes alapon, minden tagállam átvette. A dokumentum a kiegyensúlyozott, fenntartható területfejlesztés céljait és irányelveit határozta meg, a benne szereplő 60 kölcsönösen megállapított szakpolitikai vélemény egyharmada közvetlenül azzal foglalkozik, hogy miként lehet a városok túlzott földrajzi terjeszkedését megállítani. Az ezt követő Európai Területi Tervezési Megfigyelő Hálózat (angol rövidítése: ESPON) elnevezésű program a területi tervezéssel kapcsolatos kutatásokat hajtja végre és koordinálja, valamint keretet szolgáltat a területi adatok gyűjtéséhez és elemzéséhez.

Számos irányelv hatással van a városi területhasználatra, nevezetesen a környezeti hatásvizsgálatról szóló⁵⁵, illetve a stratégiai környezeti vizsgálatról szóló⁵⁶ irányelvek, valamint a Víz Keretirányelv⁵⁷. A főbb baleseti veszélyek elkerüléséről szóló irányelv⁵⁸ (SEVESO II) 12. cikke előírja, hogy a tagállamok területhasználati és/vagy egyéb idevágó politikája vegye figyelembe a főbb balesetek megelőzésére és az ilyen balesetek következményeinek csökkentésére irányuló célokat. Ezen eljárások fontos eleme a környezeti kérdésekkel összefüggő döntéshozatalban való lakossági részvétel, összhangban az aarhusi egyezményel.

⁵⁴ ESDP: European Spatial Development Perspective - Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union (ETP - Európai területfejlesztési perspektíva: a kiegyensúlyozottabb és fenntarthatóbb fejlődés felé (1999) ISBN 92-828-7658-6.

⁵⁵ A 97/11/EK irányelvvel módosított 85/337/EGK irányelv.

⁵⁶ 2001/42/EK irányelv.

⁵⁷ 2000/60/EK irányelv.

⁵⁸ 96/82/EK irányelv.

A Bizottság egy keret-irányelvet készít elő az európai területi információs infrastruktúra (INSPIRE program⁵⁹) létrehozása és működtetése politikai és jogi kereteinek kialakítására. A program harmonizált és jó minőségű területi (földrajzi) információkat tesz hozzáférhetővé a közösségi politikák megfogalmazásához, végrehajtásához, nyomon követéséhez és értékeléséhez, valamint annak érdekében, hogy az állampolgárokat a szektorok széles körében információval lehessen ellátni helyi, regionális, nemzeti vagy nemzetközi szinten. Ez jelentősen hozzájárul ahhoz, hogy szélesebb körű és jobb minőségű területi információk álljanak az urbanisztikai és területhasználati tervezésben részt vevő felek rendelkezésére.

A 2000 – 2006 közötti időszak strukturális alapjainak⁶⁰ előírásai és útmutatói megfogalmazzák, hogy fenntartható megközelítésekre van szükség a települési területhasználatához, és azt is leszögezi, hogy „a zöldterületek fejlesztése helyett a lepusztult ipari területek („barnamezős területek”) rehabilitálásának kell prioritást adni”: Az URBAN II közösségi kezdeményezés támogatja „a barnamezős területek vegyes területhasználatú és környezetbarát helyreállítását, mely csökkenti a zöldmezős fejlesztés és a városterjeszkedés iránti sürgető igényt”. Az indikatív, választható intézkedések közé tartozik: „a lepusztult és szennyezett talajú területek rehabilitálása; a közterületek, így a zöldterületek, felújítása; és az új gazdasági és társadalmi tevékenységek elhelyezésére szolgáló épületek fenntartható és környezetbarát felújítása”. Az INTERREG program is hasonló lehetőségeket kínált.

A környezetvédelmi célokra folyósított állami támogatásról szóló közösségi útmutató⁶¹ körvonalazza, hogy milyen feltételek mellett tekinthető a közös piaccal összeegyeztethetőnek a vállalatok számára, a szennyezett iparterületek rehabilitálására nyújtott pénzügyi támogatás. Az útmutató E.1.8. része rögzíti, hogy a „szennyező fizet elv” érvényes, ennek értelmében csak akkor adható pénzügyi támogatás egy szennyezett iparterület rehabilitálására, ha nem állapítható meg, hogy ki volt a szennyező, vagy ha a szennyező nem vállalja a költségeket. Az útmutatóban leírt összeegyeztethető intézkedések mellett, az „N 385/2002 számú állami támogatás - Egyesült Királyság: támogatás területek kármentesítéséhez” című határozatában a Bizottság úgy találta, hogy a barnamezős területek újrahasznosítására nyújtott támogatás általában összeegyeztethetőnek tekinthető a közös piaccal.

A Bizottság különböző kutatási projekteket támogat városközpontok, városnegyedek revitalizálásával, szennyezett és barnamezős területek rehabilitálásával és újrahasznosításával, települések fenntartható átalakításával, azaz utólagos felszerelésekkel (pl. nagy lakótelepek) kapcsolatosan, illetve támogatja az olyan lehetőségekre irányuló kutatást, amelyekkel csökkenthető a városnövekedés, ilyen különösen az integrált területhasználati és közlekedési tervezés. (ld. 3.sz. melléklet).

A Talajvédelem tematikus stratégia⁶² keretében a Bizottság megállapította, hogy a talajtömörödés egyike az európai talajt fenyegető nyolc fő veszélynek. A „Földi Környezet” Európai Tematikus Központ jelenleg foglalkozik a talajtömörödésre vonatkozó alapvető mutatószámok kidolgozásával.

⁵⁹ www.ec-gis.org/inspire.

⁶⁰ A Bizottság közleménye a strukturális alapoktól és azok kohéziós alappal való koordinálásáról. Útmutató a 2000-2006 közötti időszak programjaira (HL C 267. szám, 1999.IX.22., 12. old.).

⁶¹ HL C 37. szám, 2001. II.3., 3. old.

⁶² COM(2002) 179 végleges.

A Bizottság most készíti elő a Veszélyekről szóló közleményt⁶³, mely többek között olyan veszélyzónák - természeti és ember okozta veszélyek - feltérképezésének szükségességét helyezi középpontba, mint amilyen például az árvíz. A közlemény további segítséget nyújt a várostervezéssel foglalkozó feleknek, hogy a tervezés során módszeresebben vegyék figyelembe ezeket a veszélyeket.

A 2001-es Közlemény a természeti erőforrások megőrzéséről szóló biodiverzitás cselekvési tervről⁶⁴ többek között egy sor kimondottan a városi területekre irányuló intézkedésekről rendelkezett, melyek főként a zöldmezős és barnamezős területek, illetve a szennyezett területek felhasználását érintik. A Bizottság 2004 folyamán jelentést készít a Tanács és a Parlament számára a terv végrehajtásában elért eredményekről, és áttekinti a különböző intézkedések egymáshoz viszonyított prioritásait. A jelentés minden részletre terjedően megvizsgálja a települési szempontokat.

2.4.3. A fenntartható várostervezés kiterjesztéséhez szükséges további intézkedések

A városi környezetre vonatkozó minden közösségi politikai dokumentum (ld. 1.sz. melléklet) újfent rögzíti a települések kívánatos jövőképét: intenzív beépítésű, vegyes területhasználatú települések; barnamezős területek; felhagyott épületek újrahaznátával a városi területek tervezett növekedése a szabályozatlan városi terjeszkedéssel szemben. A Tematikus Stratégia az európai városok számára kiindulási alapként ezt a jövőképet támogatja. Ugyanakkor tisztában van azzal is, hogy a népsűrűség növekedésnek megvan a maga határa (sőt, egyes településeken a túlnépesedés okozza a rossz minőségű környezetet), illetve felismeri, hogy könnyebb a területeket multifunkciósá alakítani, mint megszüntetni a terjeszkedést vagy az intenzívebb területhasználatot szorgalmazni. A jövőkép kidolgozásában a településekre jellemző jelenlegi tendenciák (többközpontú települések) és a regionális összefüggések (koncentrált decentralizáció) is tükröződni fognak.

A Községnek nem feladata, hogy egységes rendszert hozzon létre a területhasználati döntések meghozatalához, és az sem, hogy meghatározza az „ideális” településszerkezetet, hiszen nincs két egyforma település, és a fenntartható városi környezet eléréséhez szükséges megoldások az adott település jellemzőitől függenek. Nyilvánvaló azonban, hogy vannak nem fenntartható megoldások is, ezekkel szemben a Tematikus Stratégia a fenntartható alternatívákat igyekszik támogatni. Ezt segítik a fenntartható városgazdálkodásra javasolt intézkedések (2.1.3 pont). A Bizottság megvizsgálja, hogy ki lehetne-e dolgozni olyan konkrét kérdésekre vonatkozó útmutatókat, amelyek pozitívan befolyásolhatják a napi gyakorlatot. Ezek között szerepelhetnének a következő témákat érintő útmutatók: az új fejlesztések helyszíne és beépítési sűrűsége, a zöldterületek beágyazása, a városi területek utólagos felszerelés útján történő átalakítása a fenntarthatóság fokozása érdekében vagy a városszerkezet folytonossága (megteremtve a kapcsolataot régi és új fejlesztések között).

A városterjeszkedés az európai települések egyik legfontosabb kérdése. Ebből a szempontból kétségtelenül hasznos a városközpontban lévő felhagyott és barnamezős területek más célokra történő újrahaznosítása. Néhány város olyan szakpolitikákat és megközelítéseket alkalmazott, amelyekkel sikerült lelassítani a terjeszkedést és növelni az intenzív beépítést. A tagállamoknak gondoskodni kell arról, hogy területrendezési rendjük teljesíteni tudja ezeket a célokat. Olyan

⁶³ www.europa.eu.int/comm/environment/civil/prote/integrated_strategy_en.htm

⁶⁴ COM(2001) 132 végleges.

ösztönzőket kell elfogadni, melyek a fenntartható várostervezést ösztönzik, így például nem támogatják a zöldmezős fejlesztést. A városi területekre vonatkozó stratégiákat és politikákat össze kell kapcsolni a regionális és a nemzeti stratégiákkal az egymás közötti koherencia biztosítása érdekében és annak elkerülésére, hogy a helyi kezdeményezések akadályokba ütközzenek.

Kiemelt fontosságúak a városi terület problémáival összefüggő kutatások, tapasztalatcsere és a jó gyakorlatok támogatása. A Bizottság megvizsgálja, hogy miként lehetne megerősíteni ezeket a tevékenységeket.

A Talajvédelem tematikus stratégia olyan kérdéseket (pl. talajtömörödés) vizsgál majd, amelyek fontosak a fenntartható várostervezés szempontjából, és további intézkedéseket javasol ennek korlátozására. Mindkét stratégiában megtalálhatóak az olyan közös célok, mint a barnamezős területek újrahasznosítása és a városterjeszkedés korlátozása.

A készülő Tematikus Stratégiához javasolt intézkedések összefoglalása

(a javaslatok további megbeszélések tárgyát képezik a 2004. évben)

Fenntartható várostervezés

Minden tagállam ösztönzést kap arra, hogy

- olyan területhasználati tervezési rendszert alakítson ki, amely fenntartható városszerkezetet eredményez, figyelembe veszi a környezeti veszélyeket, valamint hogy végezzen vizsgálatot ennek elősegítésére;
- dolgozzon ki ösztönzőket a barnamezős területek újbóli felhasználására a zöldmezős területek igénybe vétele helyett, hozzon létre országos adatbázist a barnamezős területek nyilvántartására, tűzzön ki nagyra törő célokat azok újrahasznosítására, és nyújtson támogatást az üres városi épületek újrahasznosítására;
- állapítsa meg a minimális beépítési sűrűséget az intenzívebb beépítés ösztönzésére és a városok térbeli terjeszkedésének megakadályozására;
- becsülje meg az éghajlatváltozás városaikra gyakorolt hatását, hogy ne kerüljön sor nem megfelelő fejlesztésekre, és hogy a megváltozott éghajlati viszonyokhoz való alkalmazkodást be lehessen építeni a területhasználati tervezési folyamatba.

A Bizottság útmutatókat készít az intenzív beépítésű, vegyes területhasználatú területi tervezésre, és javaslatokat tesz a barnamezős és zöldmezős területek meghatározására. A Bizottság egyéb, meghatározott várostervezési problémákra vonatkozó útmutatók kialakításának lehetőségeit is megvizsgálja.

A Bizottság feltárja a fenntartható várostervezéshez kapcsolódó további szakképzés, tapasztalatcsere és kutatások lehetőségeit.

Az Európai Környezeti Ügynökség (angol rövidítése: EEA) tovább folytatja a területhasználat és a felszínborítottság változásainak nyomon követését (monitoring). A városterjeszkedés és a területhasználat az EEA egyik készülő jelentésének is tárgyát képezi.

3. Integrált megközelítés

A városi környezet javításának egyik fő kihívását a környezeti kérdések sokfélesége, a környezetre hatást gyakorló erők, szereplők és tényezők nagy száma és a városi területek életminősége, illetve az eddig alkalmazott, egymástól eltérő megközelítések jelentik. Az integrációra több szinten is szükség van:

- Horizontálisan: be kell építeni a városi környezet témakörét a legfontosabb közösségi politikákba, ami magában foglalja például a közlekedés, kohézió, egészségügy, kutatás és technológiai fejlesztés kérdéseit.
- Horizontálisan a közösségi környezetvédelmi politika keretein belül: városközpontú szemlélet kialakítása a környezet főbb tényezői tekintetében, úgy mint a víz, levegő, zaj, hulladék, éghajlatváltozás, természet és biodiverzitás.
- Vertikálisan a közigazgatás különböző szintjei között: EU, nemzeti, regionális és helyi.
- Horizontálisan helyi szinten: az önkormányzatok ösztönzése, hogy integrált környezetgazdálkodási tervet fogadjanak el, és integrált környezetgazdálkodási rendszert valósítsanak meg (ld. 2.1. pont)

3.1. Horizontális integráció a közösségi politikák keretein belül

A városi környezeti kérdéseknek az EU politikákba való beépítése egy hosszú távú folyamat, mely következetes és folyamatos együttműködést és koordinációt tesz szükségessé a Bizottság különböző szakterületei között.

Az 1990-ben kiadott Zöld Könyv a városi környezetről (ld. 1.sz melléklet) indította el a Bizottságon belül az integrációs folyamatot, és kiemelte a városi környezeti kérdések és politikák fontosságát. Ez hozzájárult a Közösségi Regionális Fejlesztési Alap URBAN kezdeményezésének⁶⁵ beindításához, mely mintegy 1 milliárd eurót fordított a súlyos társadalmi, környezeti és gazdasági problémákkal küzdő városi területek fenntartható fejlesztésére. Az 1998-as évi Közlemény, a „Fenntartható városfejlesztés az Európai Unióban: Cselekvési Kereterv” eredménye volt, hogy a környezeti megfontolások beépültek a 2000-2006 közötti időszak regionális fejlesztési programjaira vonatkozó közösségi útmutatókba, továbbá elősegítette az URBAN kezdeményezés megújítását (kb. 728 millió euró), és támogatta a Holnap Városa és a Kulturális Örökség kutatási program kidolgozását. Nem valósult meg a Kereterv minden szándéka, és a Tematikus Stratégia új lökést fog adni az integrációs folyamatnak.

A Bizottság 2003 óta széleskörű hatásvizsgálatot⁶⁶ végez minden olyan fontos új politikákra és azokhoz kapcsolódó eszközökre vonatkozóan, amelyek jelentős környezeti, gazdasági és társadalmi hatást idézhetnek elő. A hatásvizsgálat részét képezik a városi környezet szempontjából lényeges kérdések, például a területhasználat, közlekedés, levegőszennyezés és egészség. Ennek segítségével biztosítható, hogy a Bizottság valamennyi szakterületétől származó, jövőbeli közösségi politikák összeegyeztethetőek legyenek a Tematikus Stratégia céljaival.

⁶⁵ Europa.eu.int/comm/regional_policy/urban2/index_en.htm

⁶⁶ Communication from the Commission on Impact Assessment (A Bizottság hatásvizsgálatról szóló közleménye) COM(2002) 276 végleges.

A kutatás terén már rendelkezésre állnak a Holnap Városa és a Kulturális Örökség kutatási program eredményei. A program megszületésétől fogva arra törekedett, hogy átfogó megközelítést nyújtson, mely integrálja a főbb települési kérdéseket. Annyi már kétségtelen, hogy van néhány fontos eredmény, amely pótolja a tudásbeli hiányosságokat, új megközelítést tesz lehetővé, és tájékoztatást ad a döntéshozóknak. A 3.sz. melléklet ezzel kapcsolatos példákat mutat be. Fontos, hogy folytatódjon az a tevékenység, mely a Közösség kutatási keretprogramjából támogatott projektek által kialakított legjobb gyakorlatok bevezetésére és elterjesztésére irányul, hogy azokat széles körben alkalmazni lehessen a városokban⁶⁷. Az innovatív technológiákat is támogatni kell, amennyiben azok továbbfejlesztésére van szükség ahhoz, hogy városi környezeti problémákra is alkalmazhatóak legyenek.

A kohéziós politikát illetően az Európai Regionális Fejlesztési Alap (angol rövidítése: ERDF) és a Kohéziós Alap nagymértékben hozzájárult számos városközpont fenntartható fejlődéséhez. Az Európai Regionális Fejlesztési Alap (1. és 2. Célkitűzés) keretösszegeinek legalább 10 %-a a városközpontokra és a városi lakosságra fordítható a 2000-2006 közötti programozási időszakban. Ez mintegy 15 milliárd eurónak felel meg (11,5 milliárd az 1. Célkitűzésre, 3,4 milliárd a 2. Célkitűzésre). A Kohéziós Alapból rendelkezésre álló óriási hozzájárulások ugyanezt a célt szolgálják, de nehezebb a teljes összeget kiszámítani. Az 5.sz. mellékletben néhány példa található az alapok felhasználására. A Kohéziós politikáról szóló harmadik jelentés keretében a Bizottság mérlegeli a főbb alapoknak a fenntartható városfejlesztésre való felhasználását a 2006 utáni időszakban.

Minden prioritási téma hangsúlyozza az oktatás és szakképzés fontosságát, ezért a Bizottság feltárja ezen programok (pl. Leonardo da Vinci) támogatásának lehetőségeit.

Maga a Tematikus Stratégia is a városi környezet problémáinak a vonatkozó közösségi politikákon (különösen a közlekedés és az energia) belüli jobb integrálását segíti elő oly módon, hogy a négy prioritási témára összpontosít, melyek szorosan kapcsolódnak az oktatáshoz és a szakképzéshez, illetve más közösségi politikai területekhez.

A készülő Tematikus Stratégiához javasolt intézkedések összefoglalása

(a javaslatok további megbeszélések tárgyát képezik a 2004. évben)

Integráció a közösségi politikák keretein belül

A Bizottság úgy véli, hogy a Tematikus Stratégia elkészítése során megállapított tudásbeli hiányosságok képezik majd az EU városi kutatási és demonstratív tevékenységei alapját, ideértve a jelenlegi és jövőbeli városkutatás eredményeinek szélesebb körű terjesztését is.

A Kohéziós politikáról szóló 3. jelentés keretében a Bizottság mérlegeli a főbb alapoknak a fenntartható városfejlesztésre való felhasználását a 2006 utáni időszakban.

A Bizottság megvizsgálja azt is, hogy a szakképzési és oktatási politika – pl. a Leonardo da Vinci – hogyan tudná támogatni a fenntartható városi környezet megvalósítását.

⁶⁷ Megjegyzés: sok településsel kapcsolatos európai kutatási projekt és összehangolt tevékenység indult a COST és az EUREKA keretében.

3.2. Horizontális integráció a közösségi környezetvédelmi politikák keretein belül

A Közösség tevékenyen foglalkozik a városi környezet kritikus tényezőivel, különösen ide tartozik a levegőminőség, az éghajlatváltozás, a hulladék, a víz, a zaj és a biodiverzitás. Bár az ezekkel kapcsolatos intézkedések jó része jelenleg nem kifejezetten a városokra összpontosít, mégis jelentősen hozzájárul a városi környezet javításához. Lényeges, hogy elkészüljenek és megvalósuljanak a fenti általános intézkedések által meghatározott főbb alapelvek. A Tematikus Stratégia megvizsgálja, hogy milyen módon lehet elősegíteni megvalósításukat a városi területeken, és hogy milyen módon lehetne a városközpontú szemléletet a jövőbeli intézkedésekbe és az azokhoz kapcsolódó tevékenységekbe beépíteni. A 6.sz. melléklet áttekinti a fenti területeken végzett, a Tematikus Stratégiában meghatározott prioritási témák szempontjából fontos eddigi tevékenységeket.

A készülő Tematikus Stratégiához javasolt intézkedések összefoglalása

(a javaslatok további megbeszélések tárgyát képezik a 2004. évben)

Integráció a közösségi környezetvédelmi politika keretén belül

Víz: A Bizottság a Víz Keretirányelv és a Közös Megvalósítási Stratégia összefüggésében ajánlást dolgoz ki azzal kapcsolatban, hogy az önkormányzatok milyen módon tudják megvalósítani a fenntartható vízgazdálkodást, és hatékonyabban hozzájárulni a vízgyűjtő-gazdálkodáshoz. A Tematikus Stratégia további és célirányosabb intézkedésekkel is foglalkozik majd.

Éghajlatváltozás: A Bizottság megvizsgálja olyan városok hálózatának támogatási lehetőségét, amelyek foglalkoznak a klímaváltozás hatásaihoz való alkalmazkodással, és általános tudományos támogatást nyújt például az előrejelzett hatások jellegéről, kiterjedéséről és időbeli bekövetkezéséről.

Levegő: A CAFE (Tiszta levegőért Európában) program a levegőminőséggel kapcsolatos intézkedések kialakítása során figyelembe veszi a városi közlekedési igény szabályozás és a modális váltás elemeit. A CAFE feltárja a városi területeken a kültéri és az épületeken belüli (belső) levegőminőség közötti kapcsolatokat, és áttekinti a levegőminőségről készült jelentésre vonatkozó kötetettségét annak érdekében, hogy lehetővé tegye a városokra való összpontosítást.

Hulladék: A Hulladék-megelőzési és újrahasznosítási tematikus stratégia keretén belül a Bizottság felbecsüli a Közösség lehetséges szerepét a hulladék kezelésére és csökkentésére irányuló helyi kezdeményezések kibontakoztatásában. Az újrahasznosítást elősegítő, jövőbeli közösségi politika meghatározásában különösen az építési és bontási hulladékok kezelésének városi dimenziója kerül figyelembe vételre (ld. még 2.3.3. pont).

Természet és biodiverzitás: A Bizottság útmutatókat dolgoz ki az önkormányzatok számára, melyek segítséget nyújtanak a biodiverzitás városi területeken belüli kezeléséhez és előmozdításához, valamint útmutatókat a veszélyeztetett fajok és élőhelyek városi területeken belüli védelméhez. A Bizottság mutatókat is kidolgoz a biodiverzitásra.

Rovarölő szerek: A rovarölő szerek fenntartható használata tematikus stratégia⁶⁸ intézkedéseket javasol (pl. szakképzés, útmutatók) az önkormányzatok és más szakértő és nem szakértő felhasználók számára a rovarölő szerek fenntartható használatával kapcsolatos kérdésekre vonatkozóan.

⁶⁸ COM(2002) 349 végleges.

3.3. Integráció a közigazgatás különböző szintjei között

Bár a Tematikus Stratégia a városi területekre koncentrálnak, a regionális és nemzeti tényezőknek is erős hatásuk van, melyet figyelembe kell venni a jó minőségű és egészséges városi környezetet célzó helyi stratégiák kidolgozása során. A regionális, nemzeti és közösségi stratégiákat is át kell tekinteni, hogy ugyanazokat a célokat támogadják-e helyi szinten. Fontos e különböző közigazgatási szintek közötti vertikális integráció. Az integráció egyik fő eleme, hogy a tagállamoknak fenntartható fejlesztési terveik keretében egy nemzeti városi környezeti stratégiát kell elfogadniuk. Ahol szükséges, regionális stratégiákat is el kell fogadni. Ez segíthet a Fenntartható Fejlődésről szóló Johannesburgban megrendezett Földcsúcson elfogadott Megvalósítási Terv teljesítésében.

A folyamat támogatására, és a városok információkkal, szaktudással és tanácsadással való ellátása érdekében nemzeti és/vagy regionális „városi környezeti információs központokat” kell kijelölni. Az információs központok segítséget nyújthatnak a helyi és regionális önkormányzatoknak, hogy a nemzeti városi környezeti stratégia könnyebb megvalósítása céljából hozzájussanak a szükséges adatokhoz, szaktudáshoz, képzéshez, figyelemfelkeltő akciókhoz és a jó gyakorlat példáihoz.

Példa a városi környezet nemzeti információs központjának jó gyakorlatára

A Német Urbanisztikai Intézetet (Difu)⁶⁹ 1973-ban alapította a Deutscher Städtetag (Német Városok Szövetsége). Az intézet célja, hogy hosszú távú városfejlesztési projekteket jelöljön ki, és szaktanácsal lássa el a települési önkormányzatokat problémáik könnyebb megoldása érdekében. A Difu 100 alkalmazottal 130 városnak nyújt szerteágazó szolgáltatásokat a városi környezet, városfejlesztés, gazdaságpolitika, társadalompolitika, kulturális politika, jogalkotás és önkormányzati finanszírozás terén. Tanulmányok, szakértői jelentések, továbbképzések, információs és dokumentációs szolgáltatások, illetve rendszeres kiadványok segítik a tudományos eredmények felhasználó-orientált terjesztését. A Difu fórumot tart, ahol a helyi önkormányzatok eszmét és tapasztalatot cserélhetnek, és tanácsot kaphatnak, hogy a tervezési célokat hogyan valósítsák meg a közigazgatási gyakorlatban.

Igény fogalmazódott meg különböző témákkal foglalkozó szakmai központok felállítására is. Így például az Európai Miniszterek 3. Konferenciája a fenntartható lakásépítésről azt javasolta, hogy minden államban hozzanak létre nemzeti fenntartható lakásépítési kapcsolattartó pontokat a tapasztalatok és jó gyakorlatok kicserélése ösztönzésére. Mivel a városi környezet és az önkormányzatok előtt álló problémák integrált jellegűek, valóban helyes lenne egy információs központon belül koncentrálni a szerteágazó kérdéseket.

Megjegyzendő, hogy a közigazgatási szerkezetek és a városhatárok nem mindig tartottak lépést a városok térbeli terjeszkedésével. Következésképpen a tagállamoknak, régióknak és a helyi önkormányzatoknak el kellene gondolkodniuk a főbb városi környezeti problémák kezeléséhez szükséges hatáskörök koordinálásáról és elosztásáról, különösen a szomszédos önkormányzatok között, illetve a különböző szintek között.

A Bizottság az „Európai kormányzásról” szóló Fehér Könyvben a tagállamok, a területi szervek és a Bizottság közötti, célokon alapuló, háromoldalú megállapodások elképzelését vetette fel, és

⁶⁹ www.difu.de

a környezetet olyan területként jelölte meg, ahol ezen potenciális új eszköz kipróbálásra kerül. A környezet területén három kísérleti projekt indult be annak felmérésére, hogy európai szinten a háromoldalú megállapodások milyen hozzáadott értéket mutathatnak fel eredményként.

A készülő Tematikus Stratégiához javasolt intézkedések összefoglalása

(a javaslatok további megbeszélések tárgyát képezik a 2004. évben)

A közigazgatás különböző szintjei közötti integráció

Minden tagállam ösztönzést kap arra, hogy

- nemzeti és/vagy regionális stratégiákat fogadjon el;
- nemzeti/és vagy regionális városi környezeti információs központokat jelöljön ki;
- megfontolja a regionális és helyi önkormányzatok számára figyelemfelkeltő akciók szervezését a városi környezeti kérdések terén.

A tagállamok, régiók és helyi önkormányzatok ösztönzést kapnak arra, hogy kidolgozzák a jelentősebb városi környezeti problémák kezeléséhez szükséges hatáskörök koordinációját és elosztását.

4. Mutatók, adatok, célterületek és jelentések

Fontos meghatározni a városi környezeti mutatókat. A mutatók világítanak rá arra, hogy milyen adatokra van szükség a városi tendenciák nyomon követéséhez. Lehetővé teszik a kezdeményezések hatékonyságának, illetve a jó minőségű és egészséges környezet megteremtésében elért előrelépés felmérését, segítenek a célkitűzéseket kijelölni és a döntéshozatalt fenntarthatóbb eredmények irányába terelni.

Helyi szinten a Bizottság előkészített városi környezeti mutató-gyűjteményt bocsátott rendelkezésre, melyeket önkéntes alapon használhatnak a települések. Az Európai Közös Mutatókat (angol rövidítése: ECI)⁷⁰ az EU Városi Környezet Szakértői Csoportja dolgozta ki. Ezek különösen azok azon önkormányzatok számára hasznosak, amelyek most kezdenek környezeti problémákkal foglalkozni a városi területek egészére vonatkozóan. A mutatók kiindulópontot szolgáltatnak ahhoz, hogy az önkormányzatok kialakítsák kezdeti politikájukat és cselekvési terveiket, valamint azokat helyi szinten kommunikálják az állampolgárok számára⁷¹, és hogy általánosan növeljék a legfontosabb környezeti kérdésekkel kapcsolatos tudatosságot, figyelmet. A városok alkalmassá tehetik a mutatókat a helyi állapotok tükrözésére, vagy kiegészíthetik azokat. Támogathatják, hogy az önkormányzatok széles körben megvalósíthassák környezetgazdálkodási terveiket (ld. 2.1.3. pont).

⁷⁰ www.sustainable-cities.org/indicators/index.htm

⁷¹ 'Environmental Issue Report No 30 : Towards an Urban Atlas' (30.sz. Jelentés környezeti kérdésekről: a városi atlasz felé) EEA/JRC publikáció. ISBN 92-9167-470-2

Európai Közös Mutatók

1. Az állampolgárok elégedettsége a helyi önkormányzattal.
2. Helyi hozzájárulás a globális éghajlatváltozáshoz.
3. Helyi mobilitás és személyszállítás.
4. Hozzáférés a helyi közterületekhez és szolgáltatásokhoz.
5. A helyi levegő minősége.
6. A gyerekek utazása az iskolába és vissza.
7. A helyi önkormányzat és a helyi vállalkozások fenntartható kezelése.
8. Zajszennyezés.
9. Fenntartható területhasználat.
10. A fenntarthatóságot elősegítő termékek.
11. Ökológiai lábnyom.

Noha európai szinten sok mutatót használnak a városok, azonban általában csak ritkán foganatosítják azokat, és a mutatók nem adnak összehasonlítható adatokat, vagy nem megfelelőek a Tematikus Stratégia sokféle célkitűzéseihez. Az ágazati tevékenységek keretében gyűjtött adatokat (pl. levegő vagy víz) ritkán vizsgálják a városok szintjére lebontva. A Bizottság ezért megnevezi azokat a mutatókat, amelyek európai szinten lehet használni, hogy segítséget nyújtsanak a Tematikus Stratégia nyomán követéséhez szükséges adatok gyűjtésében. Ezt támasztja alá a javasolt INSPIRE irányelv (ld. 2.4.2. pont), mely egységesített formátumot nyújt a területi információk gyűjtéséhez és cseréjéhez. Folyamatban lévő, idetartozó kezdeményezéseket is figyelembe vesz – például ECI, URBAN Audit II – melyek 200 város gazdasági, társadalmi és környezeti adatait elemzik, valamint figyelembe veszi a Közlekedési és Környezeti Jelentések Mechanizmusát (angol rövidítése: TERM), mely a közlekedésről és az azzal összefüggő környezeti paraméterekről szolgáltat adatokat. Az irányelv az Európai Környezeti Ügynökség (EEA) tagországai által létrehozott Európai Információs és Környezeti Megfigyelő Hálózatot (angol rövidítése: EIONET) is igénybe veszi, és felhasználja az Európai Környezeti Ügynökség és a Közös Kutatási Központ Városi Atlaszát (angolul: Joint Research Centre's Urban Atlas), mely a szabályozatlan városterjeszkedés és a terjeszkedést gerjesztő társadalmi-gazdasági tényezők kapcsolatait vizsgálja.

Példa a városi környezeti adatokkal kapcsolatos jó gyakorlatra

A prágai Környezeti Információs Rendszert (IOZIP) az 1980-as években vezették be, és tevékenysége középpontjában ma a környezettel kapcsolatos adatok gyűjtése és feldolgozása áll, és az így szerzett információk továbbítása az önkormányzati szerveknek, szakembereknek és a nagyközönségnek. Az információk remek áttekintést adnak a tervezőknek és befektetőknek a környezeti kérdésekről és a fejlesztésről. A rendszer sokféle projektet támogatott, például: a Környezeti Atlaszt⁷² (melyet az EU Interact projekt támogatott), 1989 óta Prága városának a környezet állapotáról készített éves jelentéseket⁷³, a város általános környezeti fejlődésére vonatkozó CD-ROM-okat és egy internetes honlapot, mely a szélesebb közönség számára GIS alapú adatokat és térképeket szolgáltat (kísérleti projekt). Az on-line változat a levegőminőségre és időjárási viszonyokra irányuló EU HEAVEN projektből átvett adatokat mutat be. A sokrétű, új technológiákra épülő önkormányzati információs rendszer igen hatékonynak bizonyul Prága fenntartható fejlődésére irányuló környezeti projektjeinek összekapcsolásában. A rendszert Prága városa működteti és finanszírozza.

⁷² www.wmap.cz/atlasen

⁷³ www.praha-mesto.cz/zp/rocnky/eng.asp

Ahogy azt az Európai környezeti és egészségügyi stratégia előrevetítette, a környezeti és egészségi adatok tekintetében a gyermekeknél végzett bio-monitoring egy olyan kötelezettségvállalást foglal magában, amely a környezeti és egészségi mutatók kidolgozására irányul, és összekapcsolja a környezet és az egészségügy terén folytatott tevékenységeket. Sőt, ahogy a fenti stratégia jelezte, a gyermekeknél végzett bio-monitoring a városi környezetben élő gyerekekre koncentrál. Ez a program hosszú távon lehetővé teszi annak elemzését, hogy a városi környezetben elért javulás tükröződik-e a gyermekek jobb egészségi állapotában, továbbá azt is mutatja, hogy melyik városokban van szükség további erőfeszítésekre.

Míg egyes környezeti kérdésekre, - pl. levegőtisztaság - európai szintű határértékeket állapítottak meg, addig sok más esetben - pl. fenntartható városi közlekedés - a célkitűzéseket helyi szinten kell meghatározni. A helyi önkormányzatok vannak a legjobb helyzetben ahhoz, hogy a helyi viszonyokat figyelembe vehessék, ezért nem alkalmazható egyetlen európai szintű célkitűzés. Nyilvánvaló azonban, hogy a célkitűzések meghatározásához útmutatásra van szükség, és néhány kérdés esetében hasznos lenne nemzeti vagy európai szintű indikatív célkitűzéseket megvizsgálni. Ezért a Bizottság útmutatókat kíván adni a célkitűzések kijelöléséhez, és ahol kell, megvizsgálja az indikatív célkitűzések kidolgozásának lehetőségeit is.

Végezetül, az Európai Környezeti Ügynökségnek rendszeres jelentési tevékenysége keretében jelentést kell készítenie az európai városok környezeti állapotáról. A 2003/4/EK irányelv a környezeti adatokhoz való nyilvános hozzáférésről⁷⁴ már követelményként előírja, hogy a tagállamok készítsenek rendszeresen jelentéseket a környezet állapotáról. A városi környezet állapotáról szóló jelentésnek ki kell terjednie a fő környezeti tényezőkre (levegő, zaj, víz, hulladék, biodiverzitás), valamint a Tematikus Stratégia prioritási területeire (gazdálkodás, közlekedés, építés, tervezés), továbbá a tágabb szempontokra is (egészség és életminőség). Egyes városok bizonyos fajta összehasonlító értékelését is tartalmaznia kell. Ilyen részletes jelentésre van szükség ahhoz, hogy a jövőben elkészülő Tematikus Stratégiát ösztönözzön lehessen, az információkat el lehessen juttatni az európai állampolgárokhoz, sőt egy ilyen részletes jelentés az önkormányzatok buzdítására is alkalmas lenne, hogy javítsák településük környezeti teljesítményét.

A készülő Tematikus Stratégiához javasolt intézkedések összefoglalása

(a javaslatok további megbeszélések tárgyát képezik a 2004. évben)

Célkitűzések és mutatók kidolgozása

A Bizottság meghatározza azokat a kulcsmutatókat, amelyek a Tematikus Stratégia hatásainak és a városi környezet állapotának nyomon követésére alkalmaznak.

A tagállamok ösztönzést kapnak arra, hogy támogassák az Európai Közös Mutatók helyi szintű használatát.

Az Európai Környezeti Ügynökség rendszeres tevékenysége keretében jelentéseket készít a városi környezet állapotáról az EU-n belül, és biztosítja az adatokhoz való hozzáférést annak érdekében, hogy a szakpolitikai döntéshozók, a végrehajtásban részt vevők és a társadalom számára is jobb információkat nyújtson, illetve hogy irányítsa és nyomon kövesse a Tematikus Stratégia előrelépését.

A Bizottság igyekszik útmutatást és tanácsokat adni a településeknek a városi környezeti kérdésekkel kapcsolatos célkitűzéseik meghatározásához, és ahol szükséges, feltárja az indikatív célkitűzések kidolgozásának lehetőségét.

⁷⁴ 2003. január 28-i 2003/4/EK Tanácsi és EP irányelve a környezeti információkhoz való nyilvános hozzáférésről és 90/313/EGK Tanácsi irányelv. (HL L 41. szám, 2003. II. 14., 26. old.).

5. A helyi szintű jó gyakorlat támogatása

5.1. Önkormányzatok

Az Aalborgi Chartát⁷⁵ számos európai település és önkormányzati társulás hozta létre 1994-ben. A Charta elkötelezi az aláíró feleket a Local Agenda 21 folyamat mellett és a fenntarthatóságot célzó hosszú távú cselekvési tervek kidolgozása mellett. Az Európai Fenntartható Városok Kampány azzal a céllal szerveződött, hogy hálózatokat építsen ki (networking) egyrészt az aláíró felek között, másrészt a városok meglévő hálózataik között, valamint azzal a céllal, hogy szélesítse a Chartában résztvevők körét. Mindezideig 41 európai országból több mint 1950 település politikai képviselői kötelezték el önkormányzataikat a Charta mellett⁷⁶. Ezek a települések és hálózataik voltak a Local Agenda 21 és gyakorlati megvalósításának hajterői. Jelenleg az Aalborg+10 kezdeményezésről folytatnak tárgyalásokat, mely kezdeményezés jelentős előrelépés lenne azáltal, hogy az aláíró feleket konkrét és mennyiségileg meghatározott célkitűzések és tevékenységek mellett köteleznék el a következő évtizedben.⁷⁷

Példa a Local Agenda 21 megvalósításának jó gyakorlatára

Az 1998-ban Ferrarában (Olaszország) beindult LA 21 folyamat mára már fejlesztési stratégiájuk szerves részévé vált. A figyelemfelkeltés folyamatos hangsúlyozása eredményeképpen a helyi érintettek már magukévá tették és napi gyakorlatukba beépítették a fenntarthatósági koncepciókat. Különböző módszereket (pl. fórumok, workshopok, munkacsoportok, megállapodások, projektek) alkalmaztak a részvétel és együttműködés (partnerség) kialakítására és önkéntes helyi tervek megvalósítására, melyek többek között az energia, közlekedés, egészség és szociálpolitikai gondoskodás területeire terjedtek ki. Ezek képezik immáron a város új rendezési tervének alapját. A városi tanács 2002-ben jóváhagyta az első Környezetvédelmi Mérleget, mely a természeti erőforrásokkal való gazdálkodás célkitűzéseit, a zöldterületek bővítését és a helyi környezetgazdálkodási rendszer végrehajtását tartalmazza.

A Bizottság támogatta az Aalborgi Chartát, a Kampányt és a különböző hálózatokat, amelyek a fenntartható városfejlesztés érdekében fejtik ki tevékenységüket, különösen a fenntartható városfejlesztést elősegítő közösségi együttműködési kereten⁷⁸ keresztül. Más támogatások is rendelkezésre állnak. Az INTERREG kezdeményezés⁷⁹ sokféle lehetőséget kínál a városok számára a fenntartható városfejlesztéssel kapcsolatos tapasztalatcserére, illetve kisebb környezeti infrastrukturális fejlesztést érintő projektekre, a városok azonban jelenleg nem élnek eléggé ezekkel a lehetőségekkel. Az URBACT program is a tapasztalatcserét és a jó gyakorlatok megosztását segíti elő az URBAN kezdeményezésben résztvevő városok között. A Bizottság a városok testvérvárosi programjaihoz⁸⁰ is juttat forrást a városok között fennálló kapcsolatok megerősítése és új testvérvárosi kezdeményezések bátorítása céljából. Évente több mint egy millió ember látja hasznát a kezdeményezésnek, az évi 1250 támogatást élvező testvérvárosi projekt mintegy egyharmad részét környezeti témákra fordítják. A testvérvárosi kezdeményezés

⁷⁵ www.sustainable-cities.org/keydocs.html

⁷⁶ Számos régió csatlakozott egy hasonló kezdeményezéshez, az 1998-as Valencia Chartához.

⁷⁷ Az Aalborg+10 konferenciáját (4.Európai Konferencia a Fenntartható Városokról) 2004. június 9-11 között tartották Dániában – a KvVM Környezetpolitikai Főcsoport megjegyzése.

⁷⁸ A 2001. június 27-i 1411/2001. EK Tanácsi és EP határozat a fenntartható városfejlesztést elősegítő közösségi együttműködési keretről (HL L 191. szám, 2001. VII.13., 1.old.)

⁷⁹ www.interreg3c.net

⁸⁰ europa.eu.int/comm/dgs/education_culture/towntwin/index_en.html

kiváló alkalmat biztosít a városoknak arra, hogy a városi környezettel összefüggő kérdések széles körében szerzett tapasztalataikat és jó gyakorlataikat kicseréljék. Továbbá a különböző uniós városi kutatási programok (ld. 3.sz. melléklet) jó néhány projekt keretében több száz várost hoztak össze, hogy együttműködjenek a legjobb gyakorlatok kidolgozásában és megvalósításában.

A tagállamoknak a legjobb gyakorlatok elősegítésében, a Local Agenda 21, az Aalborgi Charta és hasonló kezdeményezések átvételében is jelentős szerepet kell játszaniuk.

A Bizottság megvizsgálja, hogy miként lehetne az általa nyújtott támogatást alkalmassá tenni és kidolgozni az önkormányzatok és társulásaik számára, többek között a fenntartható városfejlesztés elősegítését célzó együttműködési keret átdolgozása segítségével. Ehhez figyelembe veszi a Tematikus Stratégia kidolgozását és az LA 21 bevezetéséhez akcióorientáltabb megközelítés kimunkálását. A Bizottság azt is feltárja, hogy az együttműködési keretet fel lehet-e használni a Holnap Városa és a Kulturális Örökség projektek, illetve a városi környezet szempontjából fontos, egyéb európai projektek eredményeinek szélesebb körben történő elterjesztésére.

5.2. Az állampolgár szerepe

A Tematikus Stratégia a legnagyobb hangsúlyt egyértelműen a Bizottság, a tagállamok és az önkormányzatok által elvégzendő cselekvési javaslatokra helyezi. Azonban az egyes állampolgároknak is jelentős szerepük van a fenntartható, egészséges környezet kialakításában.

A fenntarthatóság elérésének egyik előfeltétele a döntéshozatalban való lakossági részvétel. A társadalmi részvétel elősegítésére szolgálnak az olyan kezdeményezések, mint az Aarhusi egyezmény, az Igazgatásról szóló Fehér Könyv, illetve a Stratégiában az önkormányzatok által kidolgozandó összes tervre vonatkozó javaslat tartalmazna rendelkezést a lakosság részvételéről.

Még ennél is fontosabb, hogy az egyéni döntések és magatartásformák jelentősen befolyásolják a helyi terv vagy cselekvési keretterv sikerét. Az emberek döntenek el, hogy gyalog mennek, kerékpároznak, buszra szállnak, vagy az autójukkal utaznak. Választhatnak, hogy milyen energiaforrással fűtik az otthonukat, és hogy költenek-e az épületek jobb szigetelésére. Amint azt a jelen Közlemény már megállapította, egyes esetekben a fenntarthatóbb megközelítés elterjedésének akadálya, ha a lakosság nincs tudatában cselekedetei környezeti következményeivel. A lakosság tudatosságának növelése és a hozzáállás megváltoztatása minden olyan stratégia elengedhetetlenül fontos elemei, amely jó minőségű és egészséges városi környezet elérésére törekszik.

A Bizottság európai szinten különböző figyelemfelkeltő akciókat szervez, így például az Európai autómentes nap, melyet további kezdeményezések is követni fognak. Új tevékenységek indulnak be, például a Városi Zöld Napok, ahol a városok bemutatják a környezetet szolgáló tevékenységeiket és megismertetik azokat a lakossággal. Az önkormányzatok, a régiók és a nemzeti kormányok által készített stratégiákba nemcsak a lakosságot kellene bevonni, hanem a stratégiáknak magukban kellene foglalniuk a magatartás megváltoztatását ösztönző tevékenységeket is.

A készülő Tematikus Stratégiához javasolt intézkedések összefoglalása
(a javaslatok további megbeszélések tárgyát képezik a 2004. évben)
Támogatás a jó gyakorlatnak a politika fő áramába történő beépítésére helyi szinten

A Bizottság egy átdolgozott közösségi együttműködési keretet javasol a fenntartható városfejlesztés elősegítésére.

A Bizottság feltárja a lehetőségeket a városkutatás eredményeinek hatékonyabb elterjesztésére a városok között.

A Bizottság megvizsgálja, hogy milyen módon tudja támogatni az Aalborg+10 kezdeményezést, amelyben a városok egy összehangolt tevékenység mellett kötelezik el magukat, és a következő tíz évre világos és számszerűsített célkitűzéseket fogalmazznak meg.

6. A következő lépések

A 2005 közepére várható Tematikus Stratégiára vonatkozó javaslata elkészítése során a Bizottság tovább folytatja a széleskörű konzultációt, melyet a jelen Közlemény kidolgozásának elősegítésére indított el, és várja a hozzászólásokat a bemutatott elképzelésekhez és megközelítésekhez. Ennek érdekében a 2004-es év folyamán számos konzultációt tart az érintettekkel, illetve szakmai munkacsoportokat szervez, ahol a javasolt intézkedéseket, megvalósíthatóságukat részletesebben megvizsgálják és az intézkedések hozzájárulását a városi környezet javításához.

A Bizottság honlapja (www.europa.eu.int/comm/environment/urban/thematic_strategy.htm) naprakész dokumentációval szolgál, és lehetőséget teremt az érintetteknek, hogy közvetlenül is hozzászóljanak a témához (a hozzászólások határideje: 2004. április 15.)

1.sz. melléklet. Városi környezetpolitika kidolgozása

A Tematikus Stratégia fontos lépést jelent azon kezdeményezések körében, amelyek hozzájárultak az európai városi környezetpolitika kidolgozásához.

Az 1996-ban kiadott „Zöld Könyv a városi környezetről”⁸¹ átfogó és távlati áttekintést adott a városi környezet előtt álló kihívásokról, első alkalommal tett javaslatot átfogó módszerre és egy sor uniós szintű akcióra, aláhúzva a különböző politikák közötti együttműködés és integráció kialakításának fontosságát.

1991-ben alakult meg az EU Városi Környezet Szakértői Csoportja.

A Fenntartható Városok Projekt 1993-ban indult. A projekt céljai között szerepelt, hogy elősegítse a fenntarthatóságot célzó új elképzeléseket európai városi környezetekben; előmozdítsa a széleskörű tapasztalatcserét; terjessze a városi szintű fenntarthatóság terén alkalmazott jó gyakorlatokat; ajánlásokat fogalmazzon meg az uniós intézmények, a nemzeti, regionális és helyi hatóságok és önkormányzatok számára; valamint támogassa az Európai Közösség 5. Környezetvédelmi Akcióprogramjának megvalósítását.

Az EU szakértői csoport „Európai Fenntartható Városok” címmel egy fontos jelentést készített 1996-ban a Local Agenda 21 folyamat megalapozására. A jelentés részletes keretet nyújtott a helyi akcióhoz, mely a városi területek fenntarthatósága eléréséhez szükséges alapelvekként a városgazdálkodást, a politikai integrációt, az ökológiai szemléletű gondolkodást, az együttműködést és partnerséget jelölte meg.

Erre a jelentésre épült az 1997-ben kiadott, „Városi feladatok megfogalmazása felé az Európai Unióban”⁸² című közlemény, mely az európai városok előtt álló gazdasági, társadalmi és környezetvédelmi kihívásokat állította a középpontba, illetve kiemelte, hogy az EU-politikákban városi perspektívára van szükség. Ezt a „Fenntartható városfejlesztés az Európai Unióban: cselekvési keret” című 1998-es közlemény⁸³ követte, mely elsőként alkalmazott valódi fenntartható fejlődésnek megfelelő megközelítést a következő négy, egymással összefüggő politikai célt megjelölve:

- *a gazdasági jólét és a foglalkoztatottság növelése a városokban;*
- *az egyenlőség, a társadalmi kirekesztés megszüntetése és a felújítás elősegítése a városi területeken;*
- *a városi környezet védelme és javítása a helyi és globális fenntarthatóság elérése érdekében;*
- *hozzájárulás a jó kormányzási és a helyi szintű önálló döntéshozatali lehetőségek kialakításához.*

Különösen olyan, a városi környezet javítását szolgáló politikai célokat vázolt fel részletesen, amelyek érvényben maradnak, és a Tematikus Stratégia alapkövét fogják alkotni:

- *A városi területek levegőminőségének, az ivóvízellátás megbízhatóságának és minőségének, a felszíni vizek és a talajvizek védelmének és az azokkal való gazdálkodás*

⁸¹ COM(1990) 218 végleges.

⁸² COM(1997) 197 végleges.

⁸³ COM(1998) 605 végleges.

javítása; a végső elhelyezést igénylő vizek mennyiségi csökkentése azok forrásánál, valamint a környezeti zaj csökkentése.

- *Az épített környezet és a kulturális örökség megóvása és továbbfejlesztése, a biodiverzitás elősegítése és a zöldterületek növelése a városi területeken belül.*
- *Az erőforrásokat hatékonyan használó településszerkezetek elősegítése, amelyek minimálisra csökkentik a területelvonást és a szabályozatlan városterjeszkedést.*
- *A közlekedés környezeti hatásainak minimálisra csökkentése azáltal, hogy kevésbé közlekedés-igényes gazdasági fejlesztési irányt próbálnak követni és környezetileg fenntarthatóbb közlekedési módok igénybevitelére ösztönöznek.*
- *A vállalatok környezeti teljesítményének javítása a jó környezetgazdálkodás valamennyi ágazatban történő elősegítése útján.*
- *Az üvegházhatású gázkibocsátások mérhető és jelentős csökkentése a városi területeken, különösen is az ésszerű energiafelhasználás, a megújuló energiaforrások és a kombinált hő és energia fokozott felhasználása és a hulladék mennyiségének csökkentése útján.*
- *A környezeti veszélyek minimálisra csökkentése és kezelése a városi területeken.*
- *A holisztikus, integrált és környezetileg fenntartható megközelítések elősegítése a városi területek kezelése terén, a funkcionális városi területeken belül olyan öklógiai szemléleten alapuló megközelítések támogatása, amelyek felismerik a városok és a vidék egymástól való kölcsönös függését, és ezzel javítják a városközpontok és a környező vidéki területeik kapcsolatát.*

Az EU Szakértői Csoport 2001-ben elkészítette a „A fenntarthatóbb városi területhasználat felé: politikai és cselekvési tanácsadás az Európai Bizottság számára” című jelentést.

Tágabb értelemben a Szerződés 6. cikke az EU-politikák és intézkedések középpontjába helyezi a fenntartható fejlődést, mint ahogy azt már a „Fenntartható stratégia egy jobb világ érdekében: Európai uniós fenntartható fejlődési stratégia” című 2001-es közlemény⁸⁴ is kihangsúlyozta.

⁸⁴ COM(2001) 264 végleges.

2.sz. melléklet: A fenntartható városok, fenntartható városgazdálkodás, közlekedés, építés és várostervezés európai jövőképe

Az alábbi jövőképek széleskörű konzultáció eredményeképpen születtek, és útmutatóul szolgálnak a Tematikus Stratégiához, valamint azok számára, akik a megvalósításban kulcsszerepet töltenek be.

A XXI. század európai városai

A városokat úgy kell megtervezni, megépíteni és igazgatni, hogy az elősegítse az egészséges, élénk, mindent befogadni képes és környezetileg hatékony gazdaságot, fenntartható módon előmozdítsa a lakosság jólétét és szükségleteik kielégítését, és hogy a fenntartásukat biztosító természeti rendszerek iránt érzékeny legyen, és azokkal harmonikusan működjön együtt.

A fenntartható városgazdálkodás jövőképe

A fenntartható városgazdálkodás egy folyamat, melynek segítségével biztosítható a városi területek, közvetlen környékük és a városi területeket magukban foglaló régiók fenntartható fejlődése. Arra törekszik, hogy az elővigyázatosság elvének alkalmazásával minden szinten a lehető legkisebbre csökkentse a negatív hatásokat, melyeket a városi területek gyakorolnak az ökológiai körforgás folyamatára az elővigyázatosság elvének alkalmazásával, illetve célja, hogy javítsa az ökológiai feltételeket annak érdekében, hogy a városok egészséges életre alkalmas helyeké válhassanak.

A fenntartható városgazdálkodás arra összpontosít, hogy megőrizze a természeti környezetet az adott társadalmi és gazdasági körülmények között, beépítve a környezeti szempontokat más politikákba, és felismerve, hogy a társadalmi, gazdasági és környezeti szempontok egymással kölcsönös összefüggésben vannak, és a politikáknak igazságos eredményeket kell biztosítaniuk.

Ez olyan megújított szervezeti struktúrákat igényel, amelyek integrált politikai megközelítések kidolgozását teszik lehetővé a városi problémák megoldására, és amelyek a környezet állapotáról rendelkezésre álló legjobb információkra támaszkodnak. Ehhez az arra legalkalmasabb megközelítéseket és eszközöket veszi igénybe, melyek megfelelnek az adott városi terület konkrét szükségleteinek. A fenntartható városgazdálkodás természetes gazdája az önkormányzatok.

A fenntartható fejlődés politikájának kialakítása során a résztvevő szervezeteken belül és az egyes személyek körében olyan kultúrát teremt meg, amely a tanulásra, megértésre és tiszteletre épül. Az érintetteket, az érdekelt szervezeteket és állampolgárokat nyitott és minden felet befogadó döntéshozatali folyamat részeseivé teszi.

Ez a problémaelemzés, tervezés, programozás, megvalósítás, monitoring, előrelépés felmérés és értékelés állandó körforgása, amely a felhalmozott ismeretekre és tapasztalatokra támaszkodik, és biztosítja, hogy az új politikai megközelítések tanuljanak a múltban történelemből, és felismeri, hogy a politikai irányelvek kidolgozása során távlati jövőképet kell szem előtt tartani.

A fenntartható városi közlekedés jövőképe

A fenntartható városi közlekedési rendszer:

- elősegíti a városi lakosság a ma élő és a következő generációinak szabad mozgását, egészségét, biztonságát és jó életminőségét;
- környezeti szempontból hatékony;
- élénk, befogadó gazdaságot segít elő, mindenkinek hozzáférést biztosít a lehetőségekhez és szolgáltatásokhoz, ideértve a kevésbé jómódú, idősebb vagy fogyatékkal élő városi és vidéki lakosokat is.

A fenti célokat többek között a következők segítségével éri el:

- a személygépkocsik ésszerűbb használatának előmozdítása, alacsony károsanyag kibocsátású és zajszintű, energiahatékony járművek előnyben részesítése, melyek megújuló energiával vagy alternatív üzemanyaggal működnek;
- rendszeres, gyakori járatokkal üzemelő, kényelmes, modern, versenyképes áron működő, egymással jól összekapcsolt tömegközlekedési hálózatok biztosítása;
- a nem motorizált közlekedés részarányának (gyaloglás és kerékpározás) növelése;
- a leghatékonyabb területhasználat alkalmazása;
- gazdasági eszközök és tervek segítségével a közlekedési igények megszervezése, a magatartásformák megváltoztatása és a mobilitás kezelése céljából;
- valamennyi érintett, integrált módon való, aktív részvételének lelehetővé tétele ;
- mennyiségileg meghatározott rövid, közép és hosszú távú célok megléte, mely egy hatékony monitoring rendszerrel támogatott.

A fenntartható építés jövőképe

A fenntartható építés egy olyan folyamat, amelynek során minden résztvevő (pl. tulajdonos, finanszírozó, mérnök, építész, építőmester, anyagszállító, engedélyező hatóság) funkcionális, gazdasági, környezeti és minőségi megfontolásokat próbál meg egységbe hozni olyan épületek és épített környezet létrehozása vagy felújítása érdekében, amelyekre a következő vonások jellemzőek:

- vonzó, tartós, funkcionális, elérhető, kényelmes és egészséges helyek az ott lakók és az azt használók számára;
- erőforrás-hatékonyság, különösen az energia, az anyagok és a víz tekintetében, a megújuló energiaforrások használatának előtérbe helyezése, kevés külső energiaigény a működéshez, az esővíz és a talajvíz kellő kihasználása, a szennyvíz megfelelő kezelése, könnyen újrahasznosítható, környezetbarát anyagok használata, melyek nem tartalmaznak veszélyes vegyületeket és elhelyezésük biztonságos módon megoldható;
- a városrész, a helyi kultúra és örökség tisztelete;
- versenyképes ár, különösen az olyan hosszú távú megfontolásokat figyelembe véve, mint a fenntartási költségek, tartósság és újraeladási ár.

A fenntartható várostervezés jövőképe

A fenntartható várostervezés egy folyamat, melyben minden résztvevő (nemzeti, regionális és helyi szervek, önkormányzatok, polgárok, közösségi szervezetek, civil szervezetek, a tudomány képviselői, valamint üzleti vállalkozások) együttműködnek annak érdekében, hogy a funkcionális, környezeti és minőségi megfontolások együttes alkalmazásával olyan épített környezetet tervezzenek, amely:

- szép, jellegzetes, biztonságos, egészséges és jó minőségű térré válhatnak a mindennapi élethez és a munkavégzéshez egyaránt, amelyek erősítik a közösségi érzést, a büszkeséget, a társadalmi igazságosságot, integrációt és azonosságtudatot;
- élénk, kiegyensúlyozott, befogadó és igazságos gazdaságot támogat, amely elősegíti a város megújulását;
- olyan értékes erőforrásnak tekinti a tájat, melyet a lehető leghatékonyabb módon kell használni: a városon kívüli, új területek felkutatása helyett újra kell hasznosítani a városok belterületeit és az üres épületeket, és el kell kerülni a szabályozatlan városnövekedést (tömör városok és regionális szinten koncentrált decentralizáció);
- figyelembe veszi a városok, azok táji háttérét, valamint a tágabb régiók kapcsolatát;
- biztosítja, hogy az új fejlesztések helyeinek kijelölése stratégiai szempontok érvényesítésével történjen, legyenek megközelíthetőek tömegközlekedési eszközökkel, valamint tartsa tiszteletben a természeti környezetet (biodiverzitás, egészség, környezeti veszély);
- a tevékenységek és felhasználások kellően sűrűn és intenzíven helyezkednek el, hogy a szolgáltatások – például a tömegközlekedés – kifizetődőek és gazdaságosak legyenek, ugyanakkor legyenek tekintettel a jó minőségű életkörülmények igényére is (magánélet, személyes tér, káros hatások, pl. zaj, minimálisra csökkentése);
- elősegíti a vegyes területhasználatot a közelség előnyeinek kihasználásával annak érdekében, hogy minél kevesebb utazásra legyen szükség az otthon, az üzletek és a munkahely között;
- zöldterületekkel rendelkezik a városi terület ökológiai minőségének optimalizálása érdekében (biodiverzitás, mikroklíma, levegőminőség);
- magas színvonalú és jól megtervezett infrastruktúrával rendelkezik, ideértve a tömegközlekedési szolgáltatásokat, az utcákat, a járdákat és kerékpárutakat, melyek elősegítik a megközelíthetőséget, különösen a hátrányos helyzetű közösségek esetében, valamint magas színvonalú társadalmi, kulturális és gazdasági tevékenységeket előmozdítja;
- kihasználja a korszerű erőforrás-takarékos megközelítéseket, például az alacsony energiafelhasználású lakásépítés, a hatékony üzemanyag-felhasználású közlekedés, a távfűtés és az újrahasznosítási rendszerek;
- tiszteletben tartja és tovább gazdagítja a kulturális örökséget és a közösségeket.

3.sz. melléklet: A fenntartható városgazdálkodás, közlekedés, építésés várostervezés támogatása érdekében, a Bizottság által finanszírozott, kutatási vagy demonstratív projektek és kezdeményezések

Fenntartható városgazdálkodás

A Holnap Városa és a Kulturális Örökség⁸⁵, az 5 Kutatási Keretprogram fő akciója olyan eszközöket biztosított, amelyekre a városi önkormányzatoknak városi területeik igazgatásához szükségük van (pl. az ECOLUP⁸⁶ projekt az EMAS-t használja a helyi önkormányzatok területhasználati tervezésének irányítására), és intézményi és szociális kapacitásokat épített ki a városi fenntarthatóság érdekében. A LASALA projekt a Local Agenda 21 átfogó áttekintésére vállalkozott Európában, és olyan önértékelési eszközt adott a helyi önkormányzatok kezébe, melynek segítségével beszámolhatnak teljesítményükről. A PASTILLE projekt azt vizsgálja, hogy milyen módon lehetne a környezeti mutatókat eredményesebben alkalmazni. A Bizottság egy egyedülálló újraértékelési projektet is finanszíroz az EMAS⁸⁷-t használó helyi önkormányzatok számára. A városi hulladékgazdálkodás terén a SWA-eszköz (erősségek és gyengeségek elemzése) például módszertant fejleszt ki a szilárd hulladék elemzésére, mely módszertant néhány uniós és csatlakozó ország városaiban kipróbáltak, a PAYT projekt pedig a kidobott szemét mennyiséghez igazított szemétdíjak⁸⁸ potenciális előnyeit és a vele kapcsolatos problémákat elemzi. Az INTEGAIRE egy tematikus hálózat, mely a levegőminőség kezelésére és a városigazgatásra irányul, és eredményeivel segíti a Tiszta Levegő Európában kezdeményezést.

Fenntartható városi közlekedés

A jó gyakorlatok európai elterjedésének elősegítése érdekében a Bizottság a CIVITAS kezdeményezésen⁸⁹ keresztül pénzügyi támogatást nyújt Európa legfejlettebb, ún. „világítótorony” városainak. A CIVITAS azt a 19 városból elsőként megalakuló csoportot fogja össze és támogatja, amelyek városi közlekedési rendszerük javítása érdekében készek merész és innovatív intézkedéseket bevezetni és azokat demonstrálni. A CIVITAS városok második köre 2004-ben kerül kiválasztásra. Az ELTIS honlap⁹⁰ és a különböző oktatási programok⁹¹ a városi közlekedési szakemberek ismereteinek megerősítését szolgálják. A Városi közlekedési benchmarking (teljesítményértékelési) kezdeményezés⁹² lehetővé teszi, hogy a városok önértékelés útján felmérjék és javítsák közlekedési rendszereik teljesítményét.

A Bizottság a Fenntartható mobilitás és intermodalitás⁹³, illetve az Energia⁹⁴ kutatási programokon keresztül támogatást nyújt a kutatási eredmények és a legjobb gyakorlatok bemutatására. A fent említett CIVITAS kezdeményezés mellett szerepel a világ legnagyobb üzemanyag-cellájával működő buszt bemutató demonstratív projekt (CUTE). A projektek olyan kérdésekkel foglalkoznak, mint a városi úthasználati díjrendszerek bevezetése (PROGRESS), a

⁸⁵ www.cordis.lu/eesd/ka4/home.html

⁸⁶ www.ecolup.info

⁸⁸ www.emacities.org

⁸⁸ angolul: „pay as you throw”

⁸⁹ www.civitas-initiative.org

⁹⁰ www.eltis.org

⁹¹ www.transport-training.org, www.eu-portal.net

⁹² www.eltis.org/benchmarking/

⁹³ europa.eu.int/comm/research/growth/gcc/ka02.html

⁹⁴ europa.eu.int/comm/research/energy/nn/nn_rt_en.html

magas színvonalú tömegközlekedés szakpolitikai követelményei (VOYAGER), a városi közlekedési beruházások társadalmi-gazdasági hatásai (TRANSECON), a városi fuvarozási politikák (BESTUFS) és a mobilitási igények befolyásolására és a hozzáállás megváltoztatására irányuló programok (MOST, TAPESTRY).

A Holnap Városa és a Kulturális Örökség kutatási program a városi közlekedést öleli fel, illetve annak más kérdésekkel fennálló kapcsolatait. A projektek között szerepelnek még például a következők: olyan gyakorlati eszköz kifejlesztése, mely segít a helyi önkormányzatoknak kidolgozni és nyomonkövetni a társadalmi kirekesztés megszüntetésére irányuló különféle közlekedési tanulmányokat (MATISSE); olyan mobilitási szolgáltatások, mint a telekocsi, beleértve az első program elindítását Kelet-Európában Bukarestben (MOSES), a gyalogos közlekedés ösztönzése a városi területeken (PROMPT), a kerékpározási stratégiákkal kapcsolatos információk terjesztése (VELOINFO) és a rakomány-elosztó központok értéke (CITY FREIGHT).

Az „Intelligens energiát Európának”⁹⁵ című új program közlekedési részén, a STEER-en keresztül a Bizottság is közreműködik a városi közlekedés energetikai szempontjaival kapcsolatos legjobb gyakorlatok, információk és tanácsadás előmozdításában és terjesztésében.

A Bizottság az IST programon belüli FP5 és FP4 keretében számos kutatási projekt társfinanszírozásában vett részt, mely projektek módszereket dolgoztak ki a forgalommal összefüggő levegő / zajszennyezés felmérésére, különösen a városi területeken. E projektek teljes és részleges döntéstámogató rendszereket terveztek meg, melyek a szükséges modulokat tartalmazzák, úgy mint az érzékelők, az adatrögzítés, adatösszesítés, adatérvényesítés, a levegő/zaj minőség előrejelzésének modellezése (pl. az ECOSIM, EFFECT, EMMA, HEAVEN, ADA, HARMONOISE projektek). Más projektek pedig a lakosság tájékoztatásának szükségességével, illetve a levegőminőség előrejelzések által a magatartásuk megváltoztatásával foglalkoztak (pl. APNEE, APNEE-TU).

A fenntartható városi közlekedés iránti figyelemfelkeltés terén 2000-ben a Bizottság elindította az évente egy alkalommal tartott európai autómentes napot („Saját autó nélkül a városban!”)⁹⁶ Az esemény egyre több támogatást kap, 2000-ben 760, 2001-ben 1005, 2002-ben pedig 1448 város vett részt benne. 2002-ben pedig útjára indította a Bizottság az Európai mobilitási hetet. Az egyhetes figyelemfelkeltő rendezvény a fenntartható mobilitás különböző szempontjaira irányul. A legjobb teljesítményt elérő városok díjakat kaptak. 2003-ban és 2004-ben ezen a héten egy Európai Mobilitás-kezelési Akciónap⁹⁷ kerül megrendezésre. A Bizottság különféle kiadványokat állított elő, köztük a „Mozgásban a Gyereksereg” (2002) és a „Kerékpározás: a jövő útja a városokban” (1999)⁹⁸.

Fenntartható városi építés

Számos közösségi finanszírozási program támogatja az épületek energiaigény gazdálkodásának kidolgozását, bemutatását és megvalósítását. A legutóbbi kutatási keretprogramok az öko-épületekkel kapcsolatos munkára is kiterjednek, melynek célja az egyes épületek energiafelhasználásának csökkentése, illetve az új és megújuló energiákkal történő önellátás

⁹⁵ europa.eu.int/comm/energy/intelligent/index_en.htm

⁹⁶ www.mobilityweek-europe.org/

⁹⁷ www.emma-day.info

⁹⁸ europa.eu.int/comm/environment/pubs/urban.htm

elősegítése. A CONCERTO⁹⁹ kezdeményezés arra irányul, hogy az önellátó és energiaigény-gazdálkodási módszereket együttesen lehessen alkalmazni nagyobb épületegyüttesekben. Azáltal, hogy az energiahatékonyságot állítja a középpontba és ezt a megújuló energiákkal és új technológiákkal ötvözi, jelentősen és gazdaságos módon csökkenteni fogja a CO₂ kibocsátásokat. Az „Intelligens energiát Európának” program¹⁰⁰ piac- közelibb területen működik, így igyekszik elősegíteni a példa széles körű elterjesztését, például új szociális lakások építése és a régiók új felszereléssel történő utólagos ellátása terén.

A Holnap Városa és a Kulturális Örökség program tevékenyen foglalkozik a fenntartható építési kérdésekkel. Számos projekt fontos előrelépést jelent a fenntartható építési és felújítási eljárások Európában való meghonosításában és előmozdításában. A PRESCO projekt az Európai Fenntartható Építési iránymutatókat igyekszik meghatározni, a CRISP pedig összehangolt kritériumokat és mutatókat kíván kidolgozni és érvényesíteni az építési projektek fenntarthatóságának mérésére, különösen a városi épített környezetben. A SUREUKO Európában a háború után épített lakások fenntartható helyreállításával foglalkozik, és célja gyakorlati kezelési eszközöket adni a fenntartható fejlesztés és a lakók részvételének a folyamatban történő integrálására. Összességében 40%-os energiacsökkenést terveznek. A RUFUS projekt módszereket vizsgál az alapozások újrafelhasználására a városi területeken, hogy csökkenteni lehessen a költségeket és a keletkező hulladékot, a SHE projekt, melyet a szociális lakásügyi szervezetek ajánlottak, mintegy 750 fenntartható lakás építését szándékozik kézben tartani. A WAMBUCO projekt az építőipari hulladék kézikönyvét készíti el az erőforrásokkal való takarékoskodás és a hatékonyságnak az építkezés helyszínén történő javítása céljából. A fenntartható építés eljárásait és technológiáit tárgyalja a Bizottság „Fenntartható fejlesztés környezeti technológiája” cselekvési terve is.

Fenntartható várostervezés

A Holnap Városa és a Kulturális Örökség kutatási program az alábbi témákkal foglalkozó kutatási projekteket támogatja: a városközpontok és városrészek revitalizációja (ideértve a szennyezett és a barnamezős területek rehabilitációját és újrahasznosítását), városi területek fenntartható újjáépítése utólagos felszerelésekkel (pl. óriási lakótelepek); a szabályozatlan városnövekedés visszaszorításának lehetőségei, főként a területhasználat és a közlekedéstervezés koordinálása útján. Példaképpen említhető az ECOCITY projekt, mely a területhasználat és a közlekedés közötti kapcsolatokat elemzi, a LUTR projekt, mely útmutatást ad a döntéshozóknak arra vonatkozóan, hogy miként lehet elérni a fenntarthatóságot a területhasználat és a közlekedés terén, valamint a SCATTER projekt, mely a szabályozatlan városterjeszkedést vizsgálja. A HQR²R projekt módszertant kíván adni az önkormányzatoknak, melynek segítségével a fenntartható városi felújítás és fejlesztés irányába haladhatnak. Egy öt projektből álló csoport fel akarja mérni, hogy mivel járulnak hozzá a zöldterületek a város fenntarthatóságához, és eszközöket akar kidolgozni a városi zöldterületek kezelésére és tervezésére. Jó néhány projekt foglalkozik a kulturális örökségnek a városfejlesztési tervezésbe való beillesztésével. Például a SUIT projekt arra törekszik, hogy meghatározza az eljárásokat, melyekkel a környezeti hatásvizsgálatról, illetve a stratégiai környezeti vizsgálatról szóló irányelveket alkalmazni lehet a városokban, s ebben fontos helyet kap a kulturális örökség dimenziója. Az UGIS projekt azt vizsgálja, hogy milyen módon segíthetik a városfejlesztési programok a társadalmi befogadást és a jobb városigazgatást. A CABERNET¹⁰¹ 21 európai

⁹⁹ europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/rtd/concerto/index_en.htm

¹⁰⁰ europa.eu.int/comm/energy/intelligent/index_en.htm

¹⁰¹ www.cabernet.org.uk

ország összehangolt akciója, melynek célja, hogy elősegítse a városi barnamezős területekre irányuló, új fenntartható megoldások kifejlesztését.

Az Egyesült Kutatóközpont is aktívan közreműködik ezen a területen. A MOLAND¹⁰² adatbázis körülbelül 40 városi területet ölel fel, és nyomon követi a területhasználatot, hogy adatokat szolgáltatson a területhasználati politikák és a demográfiai trendek területi fejlődéssel való összefüggésére. Az Egyesült Kutatóközpont egy keret kidolgozásán fáradozik, mely a területi tervezési és fenntartható városgazdálkodási koncepciókat egy döntéstámogatási rendszerbe akarja beépíteni, hogy meg lehessen előzni, illetve mérsékelni lehessen a szélsőséges időjárás- okozta események (árvíz, erdőtűz, földcsuszamlás) hatásait.

¹⁰²moland.jrc.it/

4.sz.melléklet: A fenntartható közlekedés meghatározása az EU Közlekedési Tanácsa szerint

Az EU Közlekedési Tanácsa 2001 áprilisában a következő meghatározást fogadta el:

A fenntartható közlekedés rendszer:

- lehetővé teszi az alapvető hozzáférést és az egyének, vállalatok és társulások szükségleteinek biztonságos, az emberi egészséggel és az egészséges öko-szisztémával összeférő kielégítését, és a következő generációkon belüli és azok közötti igazságosságot;
- kifizethető, kifogástalanul és hatékonyan működik, a közlekedési módok széles választékát kínálja, és támogatja a versenyre alapuló gazdaságot és a kiegyensúlyozott regionális fejlődést egyaránt;
- korlátozza a kibocsátásokat és a hulladékképződést a Föld eltartóképességén belül, megújuló erőforrásokat használ azok keletkezési arányában vagy az alatt, és nem megújuló erőforrásokat használ a megújuló pótanyagok keletkezési arányában vagy az alatt, miközben a lehető legkisebbre csökkenti a területlhasználatot és a zajkibocsátást.

5.sz. melléklet: Példák a strukturális és a kohéziós alapok fenntarthatóvárosfejlesztésre történő felhasználására

Metró Athén számára

Ez egy négymilliós városnak, egyben Európa egyik legszennyezettebb városának nagyra törő projektje volt. Athénban 1,4 millió jármű van, a tömegközlekedés viszont egyetlen (föld)felszíni villamosított vonalra és az elfogadhatatlan busz-szolgáltatásokra szorítkozott. A tömegközlekedési rendszer igénybevétele gyakorlatilag teljesen visszaesett. Az európai uniós finanszírozás és az Európai Befektetési Banktól kapott kölcsön azonban lehetővé tette 2000 elején két új földalatti vonal üzembe helyezését. Ez a becslések szerint 250.000-rel csökkentette a személygépjárművekkel megtett napi utak számát. Rengeteg időt és energiát segített megtakarítani, hozzájárult az ott lakók életminőségének, a városi környezetnek és általában a városról kialakult kép javításához.

Foglalkoztatás szempontjából a jelenleg üzemelő részek építése 4500 embernek adott munkát, további háromezren dolgoznak a meghosszabbításán, és az új metró irányítását végző részvénytársaság 800 új állandó munkahelyet teremtett.

A városperemekre vonatkozó építési politikák

A városok szélén épített hatalmas bevásárló központok és gyári kiárúsító helyek elszaporodása negatív hatást gyakorol a környezetre, illetve a városi és regionális egyensúlyra. Elősegíti a városközpontok hanyatlását, a forgalomnövekedést, a zöldterületek jogtalan elfoglalását és a táj romlását. Ezek éreztetik káros hatásukat a szomszédos országok határmenti régióiban is. Ahhoz, hogy korlátozni lehessen ezeket a fejlesztéseket, és biztosítani lehessen a koherenciát, a regionális tervezési politikákat a határon átnyúló területeken össze kell hangolni és egy hosszú távú, transznacionális megközelítés részévé kell tenni.

Észak-Rajna-Vesztfália (Németország), Limburg tartomány (Hollandia), a Vallon és a Flamand régió (Belgium), valamint egy német nem-kormányzati szervezet illetékes regionális hatóságai végrehajtották a TRADE projektet. Egy nemzetközi munkacsoport összeállította az új kiskereskedelmi bevásárló központokra beadott pályázatok értékeléséhez szükséges ismereteket, konzultációs rendszert vezetett be, és közös munkamódszereket alakított ki. Összehasonlította az illető hatóságok tapasztalatait, és tanulmányozta a bevásárló központok megépítésének következményeit, különösen a határmenti területek tekintetében. Végül meghatározta az irányvonalakat, melyeket valamennyi partnerhatóság elfogadott. Ezzel párhuzamosan workshopokat szervezett (üzlettulajdonosok, helyi önkormányzatok és egyéb intézmények számára), melyekben tájékoztatást adtak a résztvevőknek a helyzetről, és lehetőséget adtak számukra a TRADE projekttel kapcsolatos véleményeik elmondására.

A négy régió már közös elveket és kritériumokat alkalmaz annak biztosítására, hogy a kiskereskedelmi bevásárló központok létesítése ne legyen negatív hatással a helyi és a szomszédos városközpontokra, vagy a környezetre nézve ne legyen káros. Az építési engedélyeket referenciák alapján adják ki. Hét gyári kiárúsító helyet magába foglaló központ megépítésére vonatkozó tervet, mely összesen 100.000 m² alapterületre terjedt ki, az elfogadott elvek alapján bíráltak el, és két központot engedélyeztek kisebb alapterülettel. A TRADE mint kísérleti, nemzetközi projekt az e témakörbe tartozó regionális politikák koordinálását szolgáló regionális hálózatok megteremtéséhez vezet.

Dublin: prioritás a buszoknak és kerékpárosoknak

Az Európai Unió segítségével a dublini hatóságok egymással összekapcsolt tervek sorozatába fogtak, melyek célja a forgalom folyamatosságának javítása Nagy-Dublin városi területén. A „folyosók” hálózata a minőségi busz-szolgáltatás célját szolgálja, továbbá gyalogos övezeteket és 60 km hosszú kerékpárutat alakítottak ki, s a forgalmat úgy szervezték meg, hogy az a kerékpárosokat részesítse előnyben. Ezen kívül számos kerékpár parkot létesítettek a városközpontban, az állomásokon és a városba vezető főútvonalak mentén.

Palermo a tömegközlekedés hatékonyságának és megbízhatóságának növelésével javítja a helyi környezetet

Az URBAN program részeként, Palermóban végrehajtott projekt új technológiát vezet be a közlekedésben. Hatására egy integrált tömegközlekedés-irányítási rendszer jött létre „Saturn” elnevezéssel (műholdak alkalmazása a városi csomópontoknál történő közlekedés terén). A „Saturn” rendszer geostacionárius műholdakat használ. Feljegyzi minden egyes jármű pontos pozícióját a buszvonalon, a megállóknál felszerelt elektromos kijelzőkön kijelzi pontos érkezési időpontjukat. Az utasok így pontosan tudják, mennyit kell várniuk, és ennek megfelelően tervezhetik utazásaikat.

A tisztább víz új életet ad Szczecinnak

Az Odera partján fekvő kikötőváros, Szcecin (lakossága 420.000) a balti-tenger egyik legnagyobb szennyezője. A város csak egyetlen kis, mechanikus szennyvíztisztítóval rendelkezik jelenleg. A városban keletkező összes szennyvíznek csupán 13 %-a kerül tisztításra. Az ivóvíz minősége is gyenge Szczecinben, jóval alatta van az uniós szabványoknak. A város vízellátása nagyrészt egyetlen vezetékre alapul, melyet a város délkeleti részén lévő Midwie tó nagy vízkészlete táplál. Nagy az elosztó rendszer szivárgási vesztesége. 2000 márciusában a város egy általános rendezési tervet készített egy nagy beruházási program megvalósítására, mely két új szennyvíztisztító telepet, a meglévő telep modernizálását és a szennyvízhálózat meghosszabbítására és felújítására vonatkozó nagy programot tartalmaz. Az általános cél az, hogy a város képessé váljon az EU szabványok teljesítésére, különösen az ivóvízről szóló irányelv és a települési szennyvízről szóló irányelv tekintetében.

További információ található ezekről a projektekről és egyéb projektekről az alábbi honlapon:
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/projects/stories/index_en.cfm

6.sz. melléklet: Városi környezet a környezetvédelmi politikában

Víz: A kibocsátások ellenőrzéséről alapvetően a települési szennyvíztisztításról szóló irányelv¹⁰³ rendelkezik. Ezen felül a Víz Keretirányelv¹⁰⁴ kötelezettséget állapít meg a vizek jó minőségének elérésére, és holisztikus gazdálkodást vezet be a folyóvölgyekre és vízgyűjtő-területeikre. A városi területeket érintő következmények tekintetében, könnyebb megfelelő minőségű ivóvíz ellátást biztosítani, ha az összes víz jó minőségű, ahogy ezt az ivóvízről szóló irányelv¹⁰⁵ megköveteli, illetve jó minőségű fürdővíz ellátást biztosítani, melyet a fürdővízről szóló irányelv¹⁰⁶ ír elő.

Azonban a vízgyűjtő-gazdálkodási folyamat még sokkal nagyobb jelentőséggel bír a településekre nézve, és ehhez a helyi önkormányzatok részvételére és közreműködésére is szükség van. A települések birtokolják vagy szabályozzák a vízzel összefüggő infrastruktúrák túlnyomó részét, illetve engedélyezési és adóztatási jogkörrel rendelkeznek, melyek segítségével számottevően javítani tudnák a fenntartható vízfelhasználást.

Például a felszínközeli rétegeknek a városi területeken való áteresztőképességének növelése, és az elválasztott csatornahálózat kialakítása hozzájárulhat a talajvízkészlet természetes feltöltődéséhez, csökkentheti a szennyvízgyűjtés és kezelés költségeit, és mérsékelheti az előntéseket. A jelenlegi nagymértékű elszivárgás csökkentése érdekében az önkormányzatok új vízellátó rendszert építhetnének vagy kérhetnék a régi felújítását. Engedélyezési jogosultságuknál fogva elősegíthetnék a háztartások és az ipar fenntarthatóbb vízfogyasztását, és célokat állapíthatnának meg a vízfogyasztás fejadagjára. Ezzel a vízigény-gazdálkodás általános bevezetését és a megfelelő helyi vízádókkal és/vagy ármegállapítással a kitűzött célok elérését támogatnák.

Számos egyéb intézkedést lehetne javasolni annak érdekében, hogy a városok még jelentősebb mértékben közreműködjenek a vízgyűjtő-gazdálkodásban. A 2.1.3. részben leírt környezetgazdálkodási rendszerek, melyek a vízfelhasználásra is kiterjednek, általános alapként lennének használhatók a kis városok aktívabb bevonásához, melyek azonban a helyi viszonyoknak megfelelően szabadon állapítanak meg saját célkitűzéseiket. A folyamat elősegítésére a Bizottság megfelelő útmutatókat készít az önkormányzatoknak arra vonatkozóan, hogy hogyan valósítsák meg a fenntartható vízgazdálkodást, és hogyan járulhatnak még hatékonyabban hozzá a vízgyűjtő-gazdálkodáshoz, és szükséges esetén, még célzottabb, kötelező erejű intézkedéseket is ajánlhatnak.

Éghajlatváltozás és az energia: Sok város – pl. amelyek a Klíma Szövetség és az Energia- városok (Energie-Cities) elnevezésű hálózat tagjai – olyan kezdeményezéseket indított el, amelyek támogatják az intézkedések széles körét felölelő EU klímaváltozás programot (EU Climate change programme – ECCP¹⁰⁷). A Bizottság a továbbiakban is támogatásban részesíti az ilyen hálózatokat (ld. 5.1. pont). Azonban az őket jellemző kezdeményező megközelítést és közreműködést szélesebb körre is ki kell terjeszteni. Valószínűleg a 2.1.3. részben javasolt intézkedés a leghatékonyabb eszköz ennek elérésére, melynek célja, hogy általánossá tegye a

¹⁰³ 1991. május 21-i 91/271/EGK Tanácsi irányelv a települési szennyvíztisztításról (HL L 135. szám, 1991. V.30, 40.old.).

¹⁰⁴ 2000. október 23-i 2000/60/EK Tanácsi és EP irányelv, mely keretet teremt a közösségi akciókhoz a vízügyi politika terén (HL L 327. szám, 2000.XII.22., 1.old).

¹⁰⁵ 1998. november 3-i 98/83/EK Tanácsi irányelv az emberi fogyasztásra szánt víz minőségéről (HL L 330. szám, 1998.XII.5., 32. old.).

¹⁰⁶ 1975. december 8-i 76/160/EGK a fürdővíz minőségéről (HL L 31. szám, 1976.V.2., 1.old).

¹⁰⁷ COM(2000) 88 végleges.

városgazdálkodási rendszerek bevezetését, így például az energia és az üvegházgázok kibocsátásainak kollektív kezelését az érintett városokban. Ez arra ösztönözné a településeket, hogy felelősséggel viseltessenek a területük energiafelhasználásért és az üvegházgázok kibocsátásáért, és hogy saját célokat tűzzenek ki, melyekkel hozzájárulásukat növelik a probléma megoldásában.

Levegő: A levegőminőség alapvető kereteit a 96/62-es irányelv fekteti le. Az irányelv többek között előírja, hogy a tagállamok készítsenek részletes cselekvési terveket azokra a városi övezetekre és agglomerációikra, ahol túllépik a határértékeket. Az SO₂-re, a porszemcsékre, benzolra, az NO₂-re, az NO_x-re, ólomra és a troposzférikus ózonnra (és röviden a policiklikus aromás szénhidrogénekre (PAH) és a nehézfémekre is) vonatkozó társirányelvek meghatározták a határértékeket és a célul kitűzött értékeket, továbbá megállapításra kerültek az SO₂-re, az NO_x-re, az illékony szerves vegyületekre és az ammóniára vonatkozó nemzeti emissziós felső limitek. Az egyes irányelvek meghatározzák a különböző járműkategóriákra és motor üzemanyag minőségekre vonatkozó emissziós határértékeket (ld. 2.2.2. pont), illetve a 99/13-as irányelv¹⁰⁸ korlátozza a különféle ipari létesítményekből származó illékony szerves vegyületek (VOC) kibocsátását.

A folyamatban lévő CAFE (tisztá levegőt Európának) program¹⁰⁹ egy tudományos alap kialakításán dolgozik, amely a légszennyezés és annak az egészségre, ökoszisztémára és kulturális örökségre tett hatásait kapcsolja össze a 2005 közepére tervezett „Légszennyezés” tematikus stratégia előkészítéseként. Célja megnevezni, hogy milyen különböző szintű intézkedésekre van szükség Európában a nagyra törő célok elérése érdekében, melyek a környezet és az egészség megóvását szolgálják a légszennyezés okozta jelentős negatív hatásokkal szemben. Elsősorban új levegőtisztasági határértékeket, illetve járművekre és ipari tevékenységekre vonatkozó emissziós határértékeket /normákat állapíthat meg. Az intézkedések kidolgozása eredményesen kiegészítheti az olyan, inkább műszaki jellegű megoldásokat, amelyek hozzájárulnak a fenntarthatóbb városi közlekedés megvalósításához (ld. 2.2. pont). Az intézkedések kidolgozásánál ezeket az alternatívákat is figyelembe veszi a program. A CAFE a városi területek külső és belső levegőminősége közötti kapcsolatokat is feltárja, valamint áttekinti a levegőminőségről szóló jelentés követelményeit, hogy lehetővé tegye a városközpontú szemlélet érvényesülését.

Zaj: A környezeti zaj értékeléséről és kezeléséről szóló 2002/79-es irányelv előírja a tagállamoknak, hogy térképezzék fel a környezetet érő külső zajhatásokat, és fogadjanak el megfelelő, közigazgatási szintű cselekvési terveket a zajkezelésre, mely cselekvési tervek a nagy agglomerációkra is terjedjenek ki (kezdetben a 250.000-nél, később pedig a 100.000-nél nagyobbakra). Közös mutatók használatával zajtérképeket kell készíteni, hogy az egész EU-n belül összehasonlítást lehessen végezni.

Természet és biodiverzitás: Míg a vadon élő madarak védelméről szóló madárvédelmi irányelv¹¹⁰, valamint a természetes élőhelyek, a vadon élő állatok és növények védelméről szóló élőhelyvédelmi irányelv¹¹¹, illetve a Natura 2000 hálózat főleg a nem városias területeket érinti, addig számos védett faj és/vagy élőhely található városi területeken is, ahol védelmük külön

¹⁰⁸ 1999. március 11-i 1999/13/EK Tanácsi irányelv bizonyos tevékenységeknél és létesítményekben való szerves oldószerek használata miatti illékony szerves vegyületek kibocsátások korlátozásáról (HL L 85. szám, 1999.III.29., 1.old.)

¹⁰⁹ COM(2001) 245 végleges.

¹¹⁰ 1979. április 2-i 79/409/EGK Tanácsi irányelv a vadmadarak védelméről (HL L 103. szám, 1979.IV.25., 1.old.)

¹¹¹ 1992. május 21-i 92/43/EGK Tanácsi irányelv a természetes élőhelyek és vadon élő növények és állatok védelméről (HL L 206. szám, 1992.VII.22., 7.old.)

nehézséget támaszt. Ezért útmutatókkal kell segíteni az illetékes hatóságokat, köztük a helyi hatóságokat, hogy megfelelő védelmet nyújthassanak. Általánosabb szempontból, megdöbbentően nagy arányban fordulnak elő különböző fajok városi területeken, parkokban, kertekben és egyéb zöldterületeken, ezért óriási lehetőség rejlik a városi biodiverzitás erősítésében és továbbfejlesztésében, mely mind a fajok, mind az ott élők hasznára válhat. Példaképpen említhetjük, hogy sok város „zöldfolyosókat” hoz létre a városi zöldterületek és a környező vidéki területek összekapcsolására, s ezzel csökkenti a természetes városi populációk elszigeteltségét. A városiak figyelmének felkeltése a természet és biodiverzitás iránt egyben fontos befektetés is, mely hosszú távon számtalan pozitív előnnyel jár. A 2001-ben kiadott Közlemény a természetes erőforrásokra vonatkozó biodiverzitás cselekvési tervről¹¹² többek között egy kifejezetten a városi területekre irányuló akció-sorozatról is előre gondoskodott. A Bizottság 2004-ben jelentést tesz a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek a terv végrehajtásának eredményeiről, mely során áttekinti a különböző intézkedések egymáshoz viszonyított prioritását. A jelentés teljes mértékben figyelembe veszi a városi szempontokat. A Bizottság biodiverzitás mutatókat is felállít.

Hulladék: Mivel a lakosság 80 %-a városi területeken lakik, a különböző típusú hulladékok is ennek megfelelő arányban a városokban keletkeznek - pl. a települési szilárd hulladék, szennyvíziszap, nem háztartási hulladék, építési és bontási hulladék - és a hulladéokra vonatkozó környezetvédelmi szabályozás alá esnek. Ezek közé tartozik például a Hulladék keretirányelv¹¹³, mely előírja a tagállamoknak, hogy a hulladékot az emberi egészség és a környezet veszélyeztetése nélkül kell kezelni, rögzíti az engedélyezési és ellenőrzési kötelezettségeket, és elfogadja a hulladékgazdálkodási terveket, a Hulladéklerakási irányelv¹¹⁴, mely a biztonságos lerakás és a lerakásra kerülő hulladék csökkentésének követelményeit határozza meg különösen a biológiailag lebomló hulladékra vonatkozóan; a Csomagolási hulladékról szóló irányelv¹¹⁵, mely visszanyerési és újrahasznosítási célokat tűz ki; a Hulladékégetés irányelv¹¹⁶, mely az égetők emissziós határértékeit állítja fel; és az ELV¹¹⁷ és EEE¹¹⁸ irányelvek, melyek az élettartamuk végén járó járművekre, elektromos és elektronikus berendezésekre vonatkozó visszanyerési, újrahasznosítási célkitűzéseket és visszavételi kötelezettségeket határozzák meg.

A hulladék megelőzésről és újrahasznosításról, illetve az erőforrások fenntartható használatáról és az erőforrásokkal való fenntartható gazdálkodásról szóló másik két tematikus stratégia együttesen olyan átfogó stratégiát alkot, amely többek között hozzájárul a hulladékok keletkezésének minimálisra csökkentéséhez és a lehető legnagyobb mértékű újrahasznosításukhoz. A rendkívül „koncentrált” hulladékképződés a városi területeken megkönnyíti a hulladékok szelektív hasznosítását és kezelését. Ezen kívül olyan lehetőségeket és feladatokat ad, amelyek a városközpontúságot erősítik a hulladékkal összefüggő kérdésekben. A helyi önkormányzatok kulcsszerepet játszanak a hulladékpolitika végrehajtásában. Konkrétan, számos helyi kezdeményezés igyekszik a lakosságot, a kisvállalkozókat ösztönözni, hogy vegyenek részt a hulladékgazdálkodási tervezésben, a hulladékkeletkezés megelőzésben és újrahasznosításban. A hulladékpolitika figyelembe veszi a városi tervezés szempontjait, magába

¹¹² COM(2001) 132 végleges.

¹¹³ 1995. július 15-i 75/442/EGK Tanácsi irányelv a hulladékról (HL L 194. szám, 1975.VII.25., 39.old.).

¹¹⁴ 1999. április 26-i 1999/31/EK Tanácsi irányelv a hulladék lerakásról (HL L 182. szám, 1999.VII.16., 1.old.).

¹¹⁵ 1994. december 20-i 94/62/EK Tanácsi és EP irányelv a csomagolásról és a hulladék csomagolóanyagáról (HL L 365. szám, 1994. XII.31., 10.old

¹¹⁶). 2000. december 4-i 2000/76/EK Tanácsi és EP irányelv a hulladékégetésről (HL L 332. szám, 2000.XII.28., 91.old.).

¹¹⁷ 1994. december 20-i 94/62/EK Tanácsi és EP irányelv a csomagolásról és a csomagolási hulladékról (HL L 269. szám, 2000.XII.21, 34.old.)

¹¹⁸ .2003. január 27-i 2002/96/EK Tanácsi és EP irányelv a hulladék elektromos és elektronikus berendezésekről (WEEE) (HL L 37. szám, 2003.II.13., 34.old.).

foglalva a hulladékgyűjtő, előkezelő és tisztítótelepek elhelyezésének kérdéseit, illetve környezet-barát közlekedési rendszerek bevezetését, például a víziutakon történő szállítás esetében. Ezek a megközelítések szorosan kapcsolódnak a Local Agenda 21 folyamathoz. A Bizottság megvizsgálja, hogy milyen szerepet tölthetne be a Közösség ezen kezdeményezések kidolgozásában. Az újrahasznosítást célzó jövőbeli közösségi politika meghatározásánál figyelembe fogják venni az egyes hulladékarámok – például az építési és bontási hulladék – kezelésének városi vetületeit.