



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 11.1.2006  
KOM(2005) 718 v konečném znění

**SDĚLENÍ KOMISE RADĚ A EVROPSKÉMU PARLAMENTU**

**o Tematické strategii pro městské životní prostředí**

**{SEC(2006) 16}**

# SDĚLENÍ KOMISE RADĚ A EVROPSKÉMU PARLAMENTU

## o Tematické strategii pro městské životní prostředí

### 1. ÚVOD

Při naplňování cílů udržitelného rozvoje EU hrají důležitou roli městské zóny<sup>1</sup>. V městských zónách spolupůsobí environmentální, hospodářské a sociální aspekty naprosto zásadním způsobem<sup>2</sup>. Ve městech se soustředí mnohé environmentální problémy. Města jsou také ekonomickou hnací silou, jsou místem, kde se obchoduje a kde se investuje. Čtyři z pěti evropských občanů žijí v městských zónách a kvalita jejich života je přímo ovlivněna stavem městského životního prostředí. Vysoká kvalita městského životního prostředí rovněž přispívá k prioritě obnovené lisabonské strategie pro „Evropu přitažlivější pro investory i pracovníky.“ Přitažlivost evropských měst zvýší jejich růstový potenciál i možnost vytváření pracovních příležitostí, a proto hrají města klíčovou roli při provádění lisabonské strategie<sup>3</sup>.

Obavy o stav životního prostředí v evropských městech však rostou i nadále. Environmentální problémy, se kterými se potýkají města, mají zásadní dopad na lidské zdraví, kvalitu života obyvatel měst a hospodářskou výkonnost měst samých. Šestý akční program pro životní prostředí (6. EAP) požaduje vypracování Tematické strategie pro městské životní prostředí s cílem „přispění k lepší kvalitě života pomocí integrovaného přístupu, který je zaměřený na městské oblasti“ a přispění „k vysoké úrovni kvality života a sociálního blahobytu občanů zajištěním životního prostředí, ve kterém stupeň znečištění nemá škodlivé účinky na lidské zdraví a na životní prostředí, a podporou udržitelného rozvoje měst.“

Ve svém předběžném sdělení<sup>4</sup> provedla Komise v souladu s 6. EAP svou úvodní analýzu problémů, kterým čelí městské zóny, a navrhla postup ve čtyřech prioritních tématech: řízení města, udržitelný přepravní systém, stavební a urbanistický projekt, jako je mainstreaming ověřené praxe a případné povinnosti EU přijmout plány na místní úrovni. Proběhly rozsáhlé konzultace se zúčastněnými stranami a byla provedena důkladná analýza možného dalšího postupu, na níž se zakládá tato strategie.

---

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

<sup>2</sup> To se odráží v Bristolské dohodě: <http://www.odpm.gov.uk/index.asp?docid=1162287>

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

<sup>4</sup> „Směrem k Tematické strategii pro městské životní prostředí“ KOM(2004) 60

## 2. ENVIRONMENTÁLNÍ PROBLÉMY, KTERÝM ČELÍ MĚSTSKÉ ZÓNY

Většina měst je vystavena společnému souboru environmentálních problémů, jako je špatná kvalita ovzduší, velká hustota dopravy a dopravní zácpy, vysoká hladina venkovního hluku, člověkem vytvořené prostředí nízké kvality, zpustlá/opuštěná půda, emise skleníkových plynů, živelný růst měst, tvorba odpadu a odpadních vod.

Mezi příčiny patří změny životního stylu (rostoucí závislost na osobních automobilech, vzrůstající počet domácností s pouze jedním obyvatelem, rostoucí míra využívání zdrojů na hlavu) a demografické změny, které je nutno brát v úvahu při hledání řešení. Tato řešení musí být zaměřená do budoucnosti a musí zahrnovat předcházení rizikům, jako je např. anticipace důsledků změny klimatu (např. častější záplavy) nebo postupné snižování závislosti na fosilních palivech.

Ve městech jsou problémy v oblasti ochrany životního prostředí zejména složité, neboť jejich příčiny jsou vzájemně propojeny. Místní iniciativa k řešení jednoho problému může vyvolat nové problémy jinde a může se dostat do rozporu s politikami na národní nebo regionální úrovni. Například účinek politiky ke zlepšení kvality ovzduší nákupem čistých autobusů může být značně zeslaben růstem soukromé dopravy způsobeným územním plánováním (např. výstavba autoparků v centru města). Problémy související s nízkou kvalitou vystavěného prostředí často souvisejí s hlubšími sociálně-ekonomickými problémy.

Je dobře známo, že nejúspěšnější místní orgány používají integrovaný přístup k řízení městského prostředí a to tak, že přijímají dlouhodobé strategické akční plány, ve kterých jsou detailně analyzovány spojnice mezi jednotlivými politikami a povinnostmi, a to i na různých administrativních úrovních (viz příloha). Povinnosti předepsané na místní, regionální, národní, nebo evropské úrovni (např. využívání půdy, hluk, kvalita ovzduší) mohou být účinněji prováděny na místní úrovni, pokud jsou začleněny do rámce strategického řízení.

## 3. PŘIDANÁ HODNOTA PŮSOBENÍ NA ÚROVNI EU

Při zlepšování městského životního prostředí mají rozhodující roli místní orgány. Vzhledem k rozdílným dějinám, zeměpisnému položení, klimatu, administrativním a právním podmínkám, jsou žádoucí místně vypracovaná na míru šitá řešení městského životního prostředí. Použití zásady subsidiarity, podle které se opatření má přijmout na té úrovni, na které to bude nejúčinnější, rovněž implikuje potřebu jednat na místní úrovni.

Městské životní prostředí však vyžaduje působení na všech úrovních; je zde prostor pro národní i regionální orgány, stejně tak jako pro EU.

Některá města již našla mnohá řešení, která však nejsou dostatečně rozšířena ani prováděna. EU může nejlépe pomáhat členským státům i místním orgánům podporou užívání nejlepší praxe používané v Evropě, usnadňováním jejího hojného využívání po celé Evropě a podporou účinné vzájemné spolupráce a výměny zkušeností mezi městy. EU může nabídnout finanční podporu investic zaměřených na plnění priorit v oblasti životního prostředí a podpořit vybudování příslušných struktur tím, že zpřístupní prostředky pro výzkum a odborné vzdělávání, poskytne příslušné poradenství a podpoří zakládání národních poradenských míst pro města.

Podstatné je, aby členské státy využívaly příležitosti nabízené na úrovni EU tak, jak je zdůrazněno v této strategii ve prospěch územních samosprávných celků. Jsou

rovněž vyzváni k tomu, aby pomáhaly místním orgánům při naplňování cílů této strategie prostřednictvím opatření pro koordinaci a spolupráci mezi příslušnými správními orgány za účelem nalezení účinných řešení pro jejich města a regiony.

Během četných konzultací byly zhodnoceny problémy městského životního prostředí a všechny zúčastněné strany, včetně členských států<sup>5</sup>, se shodly na tom, že je nutné jednat na všech úrovních a zapojením EU zajistit přidanou hodnotu. Ve snaze vytvořit integrované řízení na místní úrovni (viz hodnocení vlivu), Komise posoudila různé možnosti, včetně potřeby legislativní úpravy. S ohledem na různorodosti městských zón a stávající povinnosti na státní, regionální a místní úrovni, a vzhledem k nesnadnosti stanovit společné normy pro všechny aspekty městského životního prostředí, bylo však rozhodnuto, že legislativní řešení by nebylo nejlepší cestou k dosažení cílů této strategie. Většina členských států a místních orgánů podpořila tento přístup a zároveň vyjádřila pochybnosti o potřebě regulovat správu životního prostředí a městskou dopravu předpisy Společenství.

#### **4. CÍLE TÉTO STRATEGIE**

Postupy nabízené touto strategií usilují o lepší provádění stávajících politik a právních a správních předpisů v oblasti životního prostředí na místní úrovni tím, že podpoří místní orgány při přijímání integrovaného přístupu při řízení městských oblastí a také tím, že vyzvou členské státy, aby tento proces podpořily a využily příležitosti na úrovni EU k tomu nabízených.

Budou-li tyto politiky prováděny na všech úrovních, přispěje tato strategie nakonec ke zlepšení kvality městského životního prostředí. Zvýší se přitažlivost měst jako míst vhodných pro život, investování i práci. Sníží se negativní vliv měst na celkové životní prostředí, jako je např. změna klimatu.

#### **5. OPATŘENÍ**

Integrovaný přístup ke správě životního prostředí na místní úrovni a to zejména k dopravě, založený na účinné konzultaci se všemi zúčastněnými stranami, je klíčem k úspěšnému provádění právních předpisů týkajících se životního prostředí a k dosažení dlouhodobého zlepšení kvality i ochrany životního prostředí. Při přijímání těchto postupů řízení je třeba podporovat místní orgány.

##### **5.1. Poradenství o integrovaném přístupu ke správě životního prostředí**

Přijetí integrovaného přístupu ke správě městského životního prostředí pomůže vyhnout se střetu zájmů řady politik a iniciativ, které se vztahují na městské zóny, a posílí dlouhodobý výhled rozvoje měst. Kromě dobrovolných iniciativ Místní agenda 21 a Aalborgské závazky<sup>6</sup>, několik členských států vydalo právní předpisy nebo zavedlo mechanismy, které regulují správu městského životního prostředí<sup>7</sup>.

Integrovaný přístup přináší lepší plánování i výraznější výsledky. Mají-li být účinně uplatňována opatření, je zapotřebí jasně vymezit cíle, přijmout odpovědnost, zavést a uplatňovat postupy monitorování pokroků, veřejné konzultace, kontroly, auditu

---

<sup>5</sup> Závěry Rady ze dne 14. 10. 2004

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

<sup>7</sup> Belgie (Flandry), Dánsko, Francie, Maďarsko, Polsko, Slovinsko: legislativa; Kypr, Česká republika: zvažování mechanismů; Spojené království: některé prvky.

a podávání zpráv. Za účelem dosažení cílů politiky a zajištění veřejné kontroly pokroků mnohá úspěšná města zavedla ekologické systémy řízení, jako je systém řízení podniků a auditu z hlediska ochrany životního prostředí (EMAS) nebo ISO 14001. Důležité jsou informační kampaně o dosažených zlepšeních (např. Evropský týden mobility).

Komise důrazně doporučuje místním orgánům, aby podnikly kroky nezbytné k širšímu uplatňování integrovaného řízení na místní úrovni a pobízí národní a regionální orgány, aby tento proces podporovaly.

V roce 2006 Komise poskytne odborné poradenství v oblasti integrovaného přístupu ke správě životního prostředí, přičemž bude vycházet ze zkušeností a poskytne příklady osvědčených postupů. Poskytne rovněž informace o znění nejdůležitějších právních předpisů v oblasti životního prostředí, např. směrnic o ovzduší, hluku, vodě, odpadu a energetické účinnosti.

## 5.2. Poradenství o plánech udržitelné městské dopravy

Městská doprava má přímý vliv na znečištění ovzduší, hluk, dopravní zácpy a emise CO<sub>2</sub>, a to jsou zásadní otázky pro občany i podniky. V některých členských státech je přijetí a provádění plánů městské dopravy povinné<sup>8</sup>. Některá města přijímají plány dobrovolně se záměrem zlepšit kvalitu života anebo proto, aby dodržely normy EU pro ochranu lidského zdraví (např. kvalita ovzduší).

Účinné plánování dopravy vyžaduje dlouhodobý výhled, aby se naplánovaly finanční zdroje na infrastrukturu a vozidla, navrhly pobídkové systémy na podporu vysoké kvality veřejné dopravy, bezpečné jízdy na kole a bezpečné chůze a aby došlo ke koordinaci s útvary územního plánování na příslušné administrativní úrovni. Plánování dopravy musí brát v úvahu bezpečnost a ochranu, přístup k dodávkám zboží a poskytování služeb, znečištění ovzduší, hluk, emise skleníkových plynů a spotřebu energie i využití území. Kromě toho musí pokrývat osobní i nákladní dopravu a všechny druhy přepravy. Řešení musí být šitá na míru, založená na projednání s veřejností a dalšími zúčastněnými stranami a cíle musí odrážet místní situaci. Komise důrazně doporučuje místním orgánům, aby vypracovaly plány udržitelné městské dopravy.

V roce 2006 Komise poskytne odborné poradenství v oblasti plánů dopravy založené na doporučeních Odborné pracovní skupiny 2004<sup>9</sup>, přičemž poskytne příklady osvědčených postupů.

## 5.3. Podpora pro širokou výměnu osvědčených postupů v rámci EU

Usnadnit místním orgánům přístup k existujícím řešením je důležité proto, aby se mohly učit od sebe navzájem a vypracovat optimální řešení pro jejich konkrétní situaci. Poskytované informace musí být dobře strukturované, snadno dostupné a podporované kompetentními odborníky.

### 5.3.1. Vytváření sítí a demonstrační projekty

Výměna zkušeností mezi místními orgány financovaná Komisí v rámci „Společenství pro spolupráci k podpoře udržitelného městského rozvoje“<sup>10</sup> ukázala,

<sup>8</sup> Francie, Spojené království: legislativa; Kypr, Česká republika: zvažování mechanismů; Itálie: některé prvky.

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

jak je výhodné spolupracovat na vypracování řešení pro jednotlivé místní situace a sdílet přitom vzájemně dobré i špatné zkušenosti. Komise navrhuje pokračovat v podobných aktivitách v rámci nařízení o novém nástroji LIFE+<sup>11</sup>. Politika soudržnosti<sup>12</sup> a Výzkumný rámcový program nabízejí podobné příležitosti ale i demonstrační projekty o řadě aspektů městského životního prostředí.

Prostřednictvím těchto nástrojů Komise místním a regionálním orgánům nabídne podporu pro výměnu a provádění lepších postupů a pro demonstrační projekty zaměřené na urbanistické otázky. Členské státy a jejich regionální a místní orgány jsou povzbuzovány k využívání těchto příležitostí.

#### 5.3.2. *Sít' národních kontaktních míst pro urbanistické otázky*

Při získávání informací o iniciativách, z nichž se zrodily slibné výsledky, se místní orgány střetávají s obtížemi. Ověřená praxe není většinou nezávisle vyhodnocována a přístup k informacím o ní není zpravidla možný z jednoho místa. V rámci programu URBACT Komise spolufinancuje pilotní sít' národních kontaktních míst („Evropská platforma vědomostí“<sup>13</sup>). Jejich účelem je poskytovat místním orgánům strukturované a vyhodnocené informace o sociálních, hospodářských a ekologických aspektech městských zón.

Komise tuto pilotní sít' vyhodnotí (do konce roku 2006) a zváží, jestli je možné na jejím základě budovat „Evropský rámcový program pro výměnu zkušeností v oblasti rozvoje měst“ v rámci navrhované Politiky soudržnosti 2007-2013.

#### 5.4. **Internetový portál Komise pro místní orgány**

Současná situace je taková, že sdělení, výsledky výzkumu, studie a rady relevantní pro místní orgány jsou roztroušeny po různých internetových stránkách Komise, což ztěžuje nalezení potřebných informací.

Jako součást akčního plánu na zlepšení komunikace v Evropě<sup>14</sup> Komise zkoumá rozvoj tematických portálů na internetové stránce Evropy pro vymezené skupiny odborníků. Takový portál by poskytl odkazy na všechny relevantní informace a rovněž by usnadnil jejich tok.

Komise posoudí proveditelnost založení tematického portálu pro místní orgány.

#### 5.5. **Školení**

Podle názoru mnohých místních orgánů jsou k přijetí integrovaného přístupu k řízení potřeba specifické dovednosti. Mezi ně patří meziodvětvová spolupráce, znalosti právních předpisů v oblasti životního prostředí, schopnost účinně zapojit veřejnost a iniciovat změny v chování občanů.

Školení „tváří v tvář“ s účastí vnitrostátních, regionálních a místních orgánů je zúčastněnými stranami považováno za nejúčinnější učební metodu. Účelem budoucího nařízení o nástroji LIFE+ je vytváření kapacit na místní úrovni na

<sup>10</sup> Rozhodnutí 1411/2001/ES

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

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

<sup>13</sup> Pod vedením Nizozemského Ministerstva vnitra s účastí 15 členských států.

<sup>14</sup> SEC(2005) 985

provádění politiky v oblasti životního prostředí. Tomu dobře poslouží např. výměnné programy pro úředníky místních orgánů.

Rovněž návrh Komise Evropskému sociálnímu fondu<sup>15</sup> nabízí možnosti, jak posílit efektivnost veřejné správy na regionální a místní úrovni.

Komise využije nařízení o novém nástroji LIFE+ a další prostředky k budování kapacit místních a regionálních orgánů pro otázky urbanistického řízení a vybízí členské státy, aby iniciovaly podobné činnosti.

## 5.6. Využívání dalších podpůrných programů Společenství

Má-li tato strategie dosáhnout svých cílů, musí využívat i možnosti, které nabízejí jiné politiky.

### 5.6.1. Politika soudržnosti

Návrhy Komise pro Fond soudržnosti<sup>16</sup> a strukturální fondy<sup>17</sup> na období 2007-2013 představují významné možnosti pomoci v oblasti priorit životního prostředí v městských zónách (např. zpracování odpadů, zpracování komunálních odpadních vod, kvalita ovzduší, čistá veřejná doprava, energetická účinnost, obnova kontaminované půdy a integrované strategie obnovy měst).

Komise důrazně pobízí členské státy, aby využívaly tyto možnosti při řešení problémů, kterým čelí městské zóny a aby patřičně využily národní strategický referenční rámec pro rozvoj měst.

### 5.6.2. Výzkum

V oblasti evropského výzkumu urbanistických otázek již bylo vykonáno mnoho.<sup>18</sup> K využití jeho výsledků v praxi poslouží kroky 5.3-5.4. Návrh Komise pro Sedmý rámcový program pro výzkum<sup>19</sup> uvádí, že je žádoucí další výzkum zaměřený na nové metody urbanistického řízení, obnovu člověkem vytvořeného životního prostředí, zahrnující kulturní dědictví, rizika pro životní prostředí, energetickou účinnost, čistá vozidla a alternativní paliva, mobilitu, bezpečnost a ochranu.

Komise nabízí podporu pro další urbanistický výzkum. V něm počítá s účastí místních orgánů a vyvine úsilí, aby jim byly zpřístupněny příslušné materiály v mnohých jazycích, čímž se jeho využití na místní úrovni značně usnadní.

## 6. SOUČINNOST S JINÝMI POLITIKAMI

Tato strategie jde napříč obory a pokrývá široké spektrum environmentálních médií i otázek. Přispěje k provádění priorit Šestého akčního programu pro životní prostředí (6. EAP) i dalších politik životního prostředí, včetně ostatních tematických strategií.

Různé politiky životního prostředí (kvalita ovzduší, hluk atd.) požadují, aby byly vypracovány plány omezování škodlivých vlivů na životní prostředí. Zařazení těchto

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

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

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

<sup>18</sup> Např. 145 projekty „Město zítřka & kulturní dědictví“

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

plánů do souvislostí místního integrovaného rámce tak, jak navrhuje tato strategie, může napomocť vzájemné součinnosti mnohých politik. To povede k lepším výsledkům v oblasti životního prostředí i zlepšení celkové kvality života ve městské zóně.

## 6.1. Změny klimatu

Městské zóny hrají důležitou roli v procesu přizpůsobování změně klimatu i při snižování emisí skleníkových plynů.

Městské zóny jsou citlivé na důsledky změny klimatu, jako jsou záplavy, vlny veder i častější a závažnější nedostatek vody. Do plánů integrovaného řízení měst by měly být zahrnuty opatření na omezení **rizika pro životní prostředí**, v důsledku čehož bude pro městské zóny snazší vyrovnat se s klimatickými změnami.

Místní orgány musí na prvním místě snižovat emise skleníkových plynů v dopravě a stavebnictví.

Širší provádění **Plánů udržitelné městské dopravy, obsahující** konkrétní opatření na snížení emisí CO<sub>2</sub> a podporu energeticky účinných vozidel, přispěje na místní úrovni ke snížení emise skleníkových plynů.

**Udržitelná výstavba** přispívá ke zlepšení energetické účinnosti a tedy také ke snížení emisí CO<sub>2</sub>. Místní orgány mohou tyto metody podpořit zvyšováním povědomí o nich, zavedením a prosazováním norem všude tam, kde je to možné, a používáním osvědčených zkušeností pro jejich vlastní budovy a rovněž pro budovy, jejichž výstavbu zadávají formou veřejné zakázky s ohledem na ekologická kritéria („zelené“ veřejné zakázky). V této souvislosti hraje významnou roli modernizace stávajících budov. Komise důrazně pobízí členské státy, regionální i místní orgány, aby ve svých městech vypracovaly programy na podporu udržitelné výstavby.

Ve snaze zvýšit energetickou účinnost i využití obnovitelných energetických zdrojů na místní a regionální úrovni Komise bude i nadále prosazovat ve své **energetické politice** provádění programu „Inteligentní energie – Evropa“<sup>20</sup>. Zelená kniha o energetické účinnosti<sup>21</sup> klade otázku, zda by směrnice o energetické účinnosti budov<sup>22</sup> neměla být rozšířena i na menší budovy v případě jejich renovace.

Aby bylo možno **porovnávat budovy** napříč Evropou a v zájmu posílení **výměny osvědčených postupů**, Komise zmocnila evropskou organizaci pro normalizaci (CEN) k vypracování metod na hodnocení vlivu budov na životní prostředí (kromě energetické účinnosti)<sup>23</sup>.

## 6.2. Příroda a biologická rozmanitost

**Udržitelný urbanistický projekt** (adekvátní územní plánování) pomůže omezit živelný růst měst, ztráty přírodních stanovišť a pokles biologické rozmanitosti. *Integrovaná správa městského životního prostředí by měla* posílit politiky udržitelného územního plánování, které zamezují živelnému růstu měst a úbytku

<sup>20</sup> Energetická účinnost v budovách a průmyslu (SAVE), kogenerační výroby tepla a elektřiny, nové a obnovitelné zdroje energie elektřiny, tepla, biopaliv (Altener), energetické aspekty dopravy (STEER).

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

<sup>22</sup> Směrnice 2002/91/ES

<sup>23</sup> CEN Mandátní smlouva (Angl.: Mandate) M/350



půdy. Měla by **podpořit biologickou rozmanitost a pozvednout vědomí obyvatel měst o těchto otázkách.**

Tematická strategie pro **ochranu půdy**, která je doposud ve vývoji, pravděpodobně zahrne asanaci starých průmyslových areálů a územní plánování zaměřené na šetření územím a snižování úbytku půdy a zajištění jejího racionálního využívání.

### 6.3. Životní prostředí a kvalita života

Plány udržitelné městské dopravy přispějí ke snížení znečištění ovzduší a hluku, podpoří jízdu na kole a chůzi, přispějí ke zlepšení **zdraví** a snížení obezity. Udržitelné metody výstavby přispějí ke zvýšení pohodlí, bezpečnosti a dostupnosti. Sníží dopad vnitřního i venkovního znečištění ovzduší, zejména částic z otopných soustav (systémů vytápění).

Stávající právní předpisy o **kvalitě ovzduší**<sup>24</sup> požadují, aby byly vypracovány plány pro případ, kdy maximální přípustné hodnoty jsou nebo by mohly být překročeny. K takovým stavům dochází v mnoha městech. Zejména se to týká znečištění částicemi (PM<sub>10</sub>), které jsou převážně emitovány při silničním provozu a ve spalovacích zařízeních. Komise bude v rámci své Tematické strategie o znečišťování ovzduší<sup>25</sup> hledat cíle a opatření<sup>26</sup> zaměřená na kontrolu znečištění částicemi a ozónem, a to s ohledem na opatření Společenství v oblasti dopravy, nových vozidel a malých/menších spalovacích zařízení. Splnění cílů kvality ovzduší vyžaduje integrovaný přístup s účastí místních orgánů. Plány udržitelné městské dopravy a integrovanější řízení městských zón, včetně oblastního vytápění, mohou městům usnadnit splnění těchto povinností.

**Při řešení změny klimatu, kvality ovzduší a udržitelného rozvoje hraje doprava zásadní roli.** Komise zváží řadu kroků, které mohou přispět ke zlepšení městského životního prostředí, jako například normy pro nová vozidla (EURO 5, EURO VI). Budou tak zohledněna opatření na podporu častějšího využívání odlišeného zpoplatňování v environmentálně citlivých oblastech. Jiným příkladem je označení zón s nízkými emisemi, ve kterých platí omezení pro znečišťující dopravu. Komise nedávno přijala návrh směrnice na zadávání místními orgány veřejných zakázek na čistá vozidla<sup>27</sup>.

V rámci přezkoumání společné dopravní politiky<sup>28</sup> se Komise zaměří na potřebu dalších kroků v oblasti městské dopravy a to zejména na roli soukromých vozidel ve městech a na prostředky pro zlepšení kvality veřejné dopravy.

Komise hodlá i nadále financovat program CIVITAS<sup>29</sup>, který je zaměřen na pomoc městům v jejich snaze o radikální změnu ve využívání různých způsobů dopravy, na prosazování používání čistších vozidel a zvládnání dopravních zácp. CIVITAS rovněž podporuje školení, výměnu informací a přejímání výsledků.

Evropský zákon<sup>30</sup> požaduje hlukové mapy a akční plány o **hluku ve venkovním prostředí**. Jejich prostřednictvím se má, na jedné straně, snížit hluk ve velkých

<sup>24</sup> [europa.eu.int/comm/environment/air/ambient.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/air/ambient.htm)

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

<sup>26</sup> Tato opatření budou podrobena přezkoumávání vlivu na prostředí.

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

<sup>28</sup> KOM(2001) 370

<sup>29</sup> [www.civitas-initiative.org](http://www.civitas-initiative.org)

<sup>30</sup> Směrnice 2002/49/ES

městských regionech, pokud expoziční úrovně mohou mít škodlivé účinky na lidské zdraví, a, na straně druhé, chránit tiché oblasti proti zvyšování hluku. Plány udržitelné městské dopravy pomůžou při plnění těchto požadavků tím, že určí opatření pro zvládnutí hluku z městské dopravy.

#### 6.4. Udržitelné využívání přírodních zdrojů

Tematická strategie o udržitelném využívání přírodních zdrojů<sup>31</sup> bude zaměřená na využívání přírodních zdrojů způsobem, který povede ke snižování dopadu na životní prostředí. Zlepšené řízení měst může přinést snížení dopadů každodenního používání zdrojů, jako je energie a voda. Pokud se živelný růst omezí využitím struktury obytného území s vysokou hustotou osídlení a víceúčelovou strukturou, je možno dosáhnout toho, že z hlediska životního prostředí bude území lépe využíváno, a že se podíl dopravy a vytápění na využívání zdrojů na hlavu sníží.

Navrhovaná směrnice v rámci tematické strategie týkající se **předcházení vzniku odpadu a recyklování odpadu**<sup>32</sup> objasňuje povinnost členských států vypracovat programy předcházení vzniku odpadu na nejvhodnější zeměpisné úrovni. Integrovaný městský přístup ke správě životního prostředí v městských zónách by měl zahrnovat opatření pro prevenci vzniku odpadu na místní úrovni.

### 7. VYTVÁŘENÍ PŘÍSTUPU ZALOŽENÉHO NA ZNALOSTECH - MONITOROVÁNÍ POKROKŮ

Pro účely monitorování účinnosti této strategie je potřeba mít k dispozici aktuální urbanistická data. S pomocí Evropského hospodářského prostoru (EHP) bude Komise v těsné spolupráci s členskými státy usilovat o zkvalitnění evropských dat o otázkách městského životního prostředí takovým způsobem, aby se přitom nezvyšovala zátěž kladená na orgány na celostátní, regionální nebo místní úrovni. To po určité době umožní hodnotit situaci v oblasti ochrany životního prostředí v evropských městských zónách. Tomu poslouží iniciativa INSPIRE (evropská prostorová informační infrastruktura) a propojení se skupinou dálkového průzkumu Země (GEO)<sup>33</sup> a iniciativou globální sledování životního prostředí a bezpečnosti (GMES)<sup>34</sup>.

Komise zahájí další městský audit v roce 2006 a v témže roce vydá zprávu založenou na ukazatelích, které popisují životní podmínky v řadě měst Evropské unie. Zpráva pokryje hospodářské, sociální a environmentální aspekty.

### 8. ZÁVĚR

Vytváření městských zón vysoké kvality vyžaduje nejen úzkou koordinaci různých politik a iniciativ, ale i lepší součinnost různých správních úrovní. Je odpovědností členských států, aby pomáhaly regionálním a místním orgánům při zlepšování situace v oblasti ochrany životního prostředí měst jejich země. Podpůrná opatření nabízená touto strategií by měla pomáhat místním orgánům i dalším hráčům při hledání opatření vhodných pro jejich konkrétní situaci. Rovněž by měla usnadnit výměnu informací po celé EU. Měla by též usnadnit prosazování ověřené praxe při

<sup>31</sup> KOM(2005) 670

<sup>32</sup> KOM(2005) 667

<sup>33</sup> Skupina pro dálkový průzkum Země

<sup>34</sup> KOM(2004) 65

správě životního prostředí v městských zónách ve třetích zemích (např. iniciativa „Zelené město“<sup>35</sup> v rámci Programu OSN pro životní prostředí (UNEP)).

Členské státy, jejich místní a regionální orgány a další zúčastněné strany budou vyzváni k tomu, aby buď pravidelně a/nebo v rámci široké konzultace v roce 2009 prezentovaly své názory na dopad opatření obsažených v této strategii. Tyto názory spolu s dostupnými daty o situaci v oblasti ochrany životního prostředí měst budou vyhodnoceny v rámci přezkumu 6. EAP v roce 2010, v jehož rámci bude zvážena potřeba dalších opatření.

---

<sup>35</sup>

[www.wed2005.org](http://www.wed2005.org)

## ANNEX

### - Examples -

#### **Integrated environmental management - Copenhagen**

Under Danish law, the city of Copenhagen adopted a Local Agenda 21 strategy. Together with several other more specific strategies for different sectors (e.g. traffic, waste, CO<sub>2</sub>, risks) and Copenhagen's own environmental management system for the entire city (called 'Dogme 2000'), these constitute Copenhagen's integrated approach to the management of the city's environment.

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

#### **Sustainable Urban Transport Planning - Nantes**

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

The law set ambitious targets for controlling private car traffic demand (target: a reduction to 50% of all journeys by 2010 from 62% in 2002) and reducing its related emissions (noise, CO<sub>2</sub>, air pollutants) by developing efficient and clean collective transport systems, managing parking supply and fees, promoting intensive use of cycling and supporting development of travel plans by businesses and public institutions. To date, a 6-7% annual increase in demand for transport has been recorded.

The main actions implemented in the PDU are:

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

supervision of parking areas, development of Park and Ride areas (2,500 parking places) close to major railway stations, parking spaces dedicated to bicycles.