



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 11.1.2006  
KOM(2005) 718 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET  
OG EUROPA-PARLAMENTET**

**om en temastrategi for bymiljøet**

**{SEC(2006) 16}**

# MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

## om en temastrategi for bymiljøet

### 1. INDLEDNING

Byområderne har stor betydning for, om det skal lykkes at nå målene for EU's strategi for bæredygtig udvikling<sup>1</sup>. Det er her, de hårdeste konfrontationer opstår mellem miljø, økonomi og sociale forhold<sup>2</sup>. Byerne koncentrerer mange af miljøproblemerne, men de er også økonomiens dynamoer, de steder, hvor køb, salg og investeringer finder sted. Firs procent af befolkningen i Europa bor i byer, og deres livskvalitet påvirkes direkte af bymiljøets tilstand. Et godt bymiljø vil også medvirke til at realisere et af hovedmålene i den fornyede Lissabon-strategi: at gøre Europa til *'et mere attraktivt sted at investere og arbejde'*. Jo mere tiltrækkende Europas byer bliver, jo større bliver deres vækstpotentiale, og jo flere arbejdspladser kan de skabe. Med andre ord: byerne er helt centrale for gennemførelsen af Lissabon-programmet<sup>3</sup>.

Men bymiljøet i Europa vækker stigende uro. Byernes miljøproblemerne har alvorlige følger for byboernes helbred og livskvalitet og for selve byernes økonomiske præstationer. Ifølge det sjette miljøhandlingsprogram skal der udarbejdes en temastrategi for bymiljøet med det mål at bidrage *"til bedre livskvalitet ved hjælp af en integreret strategi, der koncentrerer sig om byområder"* og til *"at sikre borgerne et højt niveau for livskvalitet og social velfærd ved at tilvejebringe et miljø, hvor forureningsniveauet ikke medfører skadelige virkninger for menneskers sundhed og miljøet, og ved at tilskynde til en bæredygtig byudvikling"*.

I forlængelse af miljøhandlingsprogrammet gjorde Kommissionen rede for sin første analyse af byernes miljøproblemer i en foreløbig meddelelse<sup>4</sup> og foreslog, at der blev gjort en indsats på fire hovedpunkter: bæredygtig byforvaltning, bæredygtig transport, bæredygtigt byggeri og bæredygtig byplanlægning med generel udbredelse af god praksis og eventuelt EU-krav om planlægning på lokalt niveau. I mellemtiden har der været omfattende høringer af de berørte parter, og de forskellige muligheder for at komme videre er blevet analyseret grundigt. På det grundlag er den strategi, der forelægges her, bygget op.

---

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

<sup>2</sup> Se Bristol-overenskomsten: <http://www.odpm.gov.uk/index.asp?docid=1162287>

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

<sup>4</sup> "På vej mod en temastrategi for bymiljøet", KOM(2004)60.

## **2. BYERNES MILJØPROBLEMER**

De fleste byer har et sæt centrale miljøproblemer til fælles: dårlig luftkvalitet, tæt trafik og trængsel, højt støjniveau, dårlige bygningsmiljøer, forladte grunde, drivhusgasemissioner, diffus byspredning, affald og spildevand m.m.

Blandt årsagerne er dels ændringer i livsformen (med større afhængighed af private biler, flere enpersonershusstande, stigende ressourceforbrug per indbygger), dels demografiske ændringer. Begge dele må tages under overvejelse, når der skal findes løsninger. Og løsningerne skal se fremad, dvs. forebygge risici (tænk på klimaændringernes virkninger som f.eks. hyppigere og større oversvømmelser) og gradvis mindske afhængigheden af fossile brændsler.

Samspelet mellem årsager gør byernes miljøproblemer særlig komplekse. Lokale initiativer for at løse ét problem kan føre til nye problemer andre steder og komme i konflikt med den politik, der er anlagt på lands- eller regionsplan. Beslutninger om arealanvendelse (f.eks. om at bygge parkeringshuse i bycentret) kan underminere en overordnet politik, der går ud på at forbedre luftkvaliteten ved at købe mindre forurenende eller ligefrem forureningsfrie busser. Dårlige bygningsmiljøer hænger ofte sammen med underliggende socioøkonomiske problemer.

Der er en udbredt erkendelse af, at de mest succesrige lokalmyndigheder forvalter deres bymiljøer ud fra helhedsstrategier, der bygger på langsigtede, strategiske handlingsplaner med detaljerede analyser af sammenhænge mellem forskellige politikker og forpligtelser, også på forskellige forvaltningsniveauer. Forpligtelser, der fastlægges på lokalt, regionalt, nationalt eller europæisk plan (f.eks. om arealanvendelse, støj eller luftkvalitet), gennemføres mere effektivt i den lokale kontekst, når de indarbejdes i en lokal, strategisk byforvaltningsramme.

## **3. MERVÆRDIEN AF EN INDSATS PÅ EU-PLAN**

Lokalmyndighederne er en afgørende faktor for et bedre bymiljø. Mangfoldigheden af historiske, geografiske, klimatiske, administrative og juridiske forhold kræver lokalt tilrettelagte, skræddersyede løsninger på bymiljøets problemer. Nærhedsprincippet, der jo går ud på, at der skal handles på det niveau, hvor indsatsen er mest effektiv, indebærer dermed, at der også skal handles på lokalt plan.

Bymiljøet kræver imidlertid, at der gøres en indsats på alle niveauer, også i de nationale og regionale myndigheder og i EU - alle har en rolle at udfylde.

Mange løsninger er allerede fundet i nogle byer, men savner udbredelse eller konsekvent gennemførelse. EU's bedste mulighed for at støtte medlemsstaterne og de lokale myndigheder er at fremme udnyttelsen af bedste praksis i hele Europa og tilskynde byerne til at danne netværk og udveksle erfaringer. EU kan tilbyde økonomiske tilskud til investeringer, hvis formål er at opfylde miljøpolitiske hovedkrav, og yde støtte til kapacitetsopbygning ved at stille midler til rådighed for forskning og uddannelse, udarbejde relevant vejledende materiale og tilskynde til oprettelse af landsdækkende byrådgivningsinstitutioner.

Vigtigt er det, at medlemsstaterne udnytter EU's tilbud til de lokale myndigheder, som de præsenteres i denne strategi. Medlemsstaterne opfordres også til at tilskynde de lokale myndigheder til at opfylde strategiens målsætninger gennem et nært samarbejde og en nøje samordning mellem de relevante forvaltningsorganer om at finde løsninger, der er effektive for netop deres byer og regioner.

Hele vejen igennem de mange høringer har alle berørte parter, inklusive medlemsstaterne<sup>5</sup>, haft den samme vurdering af miljøproblemerne og været enige om, at det er nødvendigt at gøre en indsats på alle niveauer, og at der er en ekstra værdi i, at EU også engagerer sig. Kommissionen har undersøgt forskellige muligheder, herunder om der bør lovgives for at sikre, at den helhedsorienterede byforvaltning faktisk iværksættes på lokalt plan (se konsekvensvurderingen), men konkluderede, at det ikke ville være den bedste måde at nå strategiens mål på, for der var for store forskelle mellem byernes karakter og mellem de bestående nationale, regionale og lokale forpligtelser og for store vanskeligheder ved at opstille fælles normer for alle bymiljøproblemer. De fleste medlemsstater og lokalmyndigheder bakkede op om denne holdning og stillede sig tvivlende til, om der var behov for bindende EU-regler om miljøforvaltning og bytrafikplaner.

#### **4. STRATEGIENS FORMÅL**

Sigtet med de foranstaltninger, denne strategi omfatter, er at bidrage til en bedre lokal gennemførelse af EU's nuværende miljøpolitik og miljøforskrifter ved at støtte og opmuntre de lokale myndigheders indsats for at iværksætte en mere helhedsorienteret byforvaltning og ved at opfordre medlemsstaterne til at understøtte denne proces og udnytte de muligheder, der tilbydes på EU-plan.

Gennemføres strategien på alle niveauer, vil den i sidste ende bidrage til et bedre bymiljø, så byerne bliver mere attraktive og sundere steder at bo, arbejde og investere. Den vil dermed også mindske byernes belastning af miljøet i bredere forstand, f.eks. med hensyn til klimaændringer.

#### **5. FORANSTALTNINGERNE**

Nøglen til en vellykket gennemførelse af miljøforskrifterne og til varige forbedringer af byernes miljøkvalitet og miljømæssige præstationer ligger i udarbejdelsen af en helhedsstrategi for lokal miljøforvaltning, ikke mindst for trafikplanlægningen, med grundlag i en effektiv høring af alle berørte parter. For at kunne tage sådanne forvaltningsmetoder i brug, har de lokale myndigheder ofte behov for hjælp.

##### **5.1. Vejledning om helhedsorienteret miljøforvaltning**

En helhedsstrategi for forvaltning af bymiljøet medvirker til at undgå konflikter mellem de forskellige politikker og initiativer, der iværksættes i byområder, og til at gennemføre en langsigtet vision for byudviklingen. Foruden de frivillige initiativer af typen "lokal agenda 21" og "The Aalborg Commitments"<sup>6</sup> findes der i flere med-

---

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

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

lemsstater nu love eller mekanismer, der gør helhedsforvaltning af bymiljøet obligatorisk<sup>7</sup>.

Helhedsstrategier giver bedre planlægning og bedre resultater. Afgørende for en effektiv gennemførelse af foranstaltningerne er klart definerede mål og delmål, accepterede ansvarsfordelinger, procedurer for overvågning af udviklingen, høringer af befolkningen, revision, kontrol og afrapportering. Mange byer, der har haft succes med deres byudvikling, har indført miljøledelsessystemer som EMAS eller ISO 14001 for at sikre, at politikkenes mål opfyldes, og give befolkningen mulighed for at følge udviklingen med et kritisk blik. Det er vigtigt at føre oplysningskampagner om, hvilke forbedringer der er opnået (eksempel: den europæiske trafikuge).

Kommissionen appellerer indtrængende til de lokale myndigheder om at tage de nødvendige skridt for at øge anvendelsen af helhedsorienteret miljøforvaltning på lokalt plan og opfordrer de nationale og regionale myndigheder til at støtte denne proces.

Kommissionen vil i 2006 give teknisk vejledning om helhedsorienteret miljøforvaltning på grundlag af erfaringer og med eksempler på god praksis. Vejledningen vil omfatte henvisninger til de mest relevante miljøregler, f.eks. direktiverne om luft, støj, vand, affald og energieffektivitet.

## 5.2. Vejledning om planer for bæredygtig bytrafik

Bytrafikken belaster miljøet direkte med luftforurening, støj, trængsel og CO<sub>2</sub>-emissioner, og samtidig er den helt afgørende for borgerne og erhvervslivet. I nogle medlemsstater er der pligt til at vedtage og gennemføre bytrafikplaner<sup>8</sup>. Nogle byer vedtager frivilligt planer for at forbedre livskvaliteten eller for at opfylde EU's normer for sundhedsbeskyttelse (f.eks. luftkvalitetsnormer).

En effektiv trafikplanlægning må have en lang tidshorisont, så det bliver muligt at planlægge finansieringen af infrastruktur og køretøjer, at tilrettelægge incitamentordninger, der kan fremme kollektiv transport af høj kvalitet, at gøre cykel- og gangtrafikken sikker samt at koordinere trafikplanerne med arealplanlægningen på de relevante forvaltningsniveauer. Den skal tage hensyn til sikkerhed og tryghed, adgang til varer og tjenesteydelser, luftforurening, støj, drivhusgasemissioner, energiforbrug og arealanvendelse. Den skal omfatte både vare- og persontrafik og alle transportformer. Løsningerne skal være skræddersyede, bygge på brede høringer af befolkningen og andre berørte parter, og målene skal modsvare den lokale situation. Kommissionen anbefaler stærkt de lokale myndigheder at udarbejde og gennemføre planer for bæredygtig bytrafik.

---

<sup>7</sup> Belgien (Flandern), Danmark, Frankrig, Ungarn, Polen, Slovenien: lovgivning. Cypem, Tjekkiet: mekanismer under overvejelse. Det Forenede Kongerige: visse elementer.

<sup>8</sup> Frankrig og Det Forenede Kongerige: lovgivning. Cypem og Tjekkiet: mekanismer overvejes. Italien: visse elementer.

I 2006 vil Kommissionen udarbejde teknisk vejledningsmateriale for hovedaspekter af trafikplanlægningen på grundlag af anbefalingerne fra den sagkyndige arbejdsgruppe, der aflagde beretning i december 2004<sup>9</sup>, og fremlægge eksempler på bedste praksis.

### 5.3. Støtte til udveksling af erfaringer om bedste praksis

Det er vigtigt, at de lokale myndigheder får bedre adgang til løsninger, der allerede findes, så de kan lære af hinanden og tilrettelægge løsninger, der passer til netop deres situation. Oplysningerne skal være velstrukturerede og let tilgængelige, og de skal have de rette eksperters tilslutning.

#### 5.3.1. *Netværk og demonstrationsprojekter*

Den udveksling af erfaringer mellem lokale myndigheder, som Kommissionen har finansieret i henhold til "samarbejdsrammen"<sup>10</sup>, har vist, at der er mange fordele ved at arbejde sammen om at finde frem til løsninger på den enkelte lokale situation ud fra de erfaringer, de deltagende parter har gjort, og de vanskeligheder, de er stødt på. Kommissionen foreslår, at støtten til den type aktiviteter fortsættes i henhold til den nye forordning om Life<sup>11</sup>. Tilsvarende muligheder foreligger med samhørighedspolitikken<sup>12</sup> og forskningsrammeprogrammet, som også kan støtte demonstrationsprojekter om en række bymiljøforhold.

Kommissionen vil tilbyde at yde støtte fra disse instrumenter til lokale og regionale myndigheders udveksling af praktiske erfaringer og demonstrationsprojekter, der viser løsninger på byudviklingsproblemer. Medlemsstaterne og regionale og lokale myndigheder opfordres til at udnytte disse muligheder.

#### 5.3.2. *Netværk af nationale centre for bymiljøspørgsmål*

De lokale myndigheder beretter om vanskeligheder ved at få oplysninger om vellykkede initiativer. De fleste eksempler på god praksis evalueres ikke uafhængigt, og de er ikke samlet på ét sted, hvor man kan få fat i dem. Kommissionen er som led i Urbact-programmet med til finansiere et forsøgsnetværk af nationale centre (European Knowledge Platform<sup>13</sup>), hvor formålet er at fremskaffe strukturerede og evaluerede oplysninger om sociale, økonomiske og miljømæssige forhold i byområder til lokalmyndigheder, der henvender sig med spørgsmål.

Kommissionen vil evaluere pilotprojektet (sidst i 2006) og overveje, om det kan benyttes i et påtænkt "europæisk rammeprogram for udveksling af erfaringer om byudvikling" som led i den foreslåede samhørighedspolitik 2007-2013.

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

<sup>10</sup> Beslutning 1411/2001/EF

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

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

<sup>13</sup> Ledet af Nederlandenes indenrigsministerium og med deltagelse af 15 medlemsstater.

#### 5.4. En internetportal for lokalmyndigheder på Kommissionens websted

Meddelelser fra Kommissionen, forskningsresultater, undersøgelser og vejledningsmateriale, som er relevant for lokalmyndigheder, stilles i øjeblikket til rådighed på forskellige websteder under Kommissionen, hvad der gør det svært at finde frem til de oplysninger, man søger.

Som led i handlingsplanen for bedre kommunikation<sup>14</sup> i EU, undersøger Kommissionen mulighederne i at opbygge temaportaler på webstedet Europa til brug for særlige målgrupper. En sådan portal ville rumme links til alle relevante oplysninger og forbedre informationsstrømmen.

Kommissionen vil vurdere mulighederne for at opbygge en temaportal for lokalmyndigheder.

#### 5.5. Uddannelse

Mange lokalmyndigheder mener, at der er behov for en særlig kompetence i forbindelse med helhedsorienteret forvaltning, hvor der skal samarbejdes på tværs af de tilvante sektorer. Derfor er der brug for kurser i miljøret, effektiv borgerinddragelse og i, hvordan man kan tilskynde borgerne til at ændre adfærd.

Parterne anser tilstedeværelseskurser under medvirken fra nationale, regionale og lokale myndigheder for at være den bedste indlæringsmetode. Forslaget til den nye forordning om Life+ omfatter støtte til opbygning af lokal kapacitet til at bistå med gennemførelse af miljøpolitikken. Det kunne for eksempel omfatte udvekslingsprogrammer for medarbejdere i lokalmyndigheder.

Kommissionens forslag om Den Europæiske Socialfond<sup>15</sup>, indeholder også muligheder for at styrke de regionale og lokale offentlige forvaltningers effektivitet.

Kommissionen vil støtte kapacitetsopbygning i lokale og regionale myndigheder inden for byforvaltning på grundlag af den nye forordning 'Life+' og andre instrumenter, og den opfordrer medlemsstaterne til at iværksætte initiativer af denne art.

#### 5.6. Udnyttelse af andre programmer for støtteforanstaltninger

Strategien må også inddrage de muligheder for at nå de opstillede mål, som ligger inden for andre politikområder.

##### 5.6.1. Samhørighedspolitik

Kommissionens forslag om Samhørighedsfonden<sup>16</sup> og strukturfondene<sup>17</sup> for perioden 2007-2013 rummer store muligheder for at bistå med løsning af bymiljøproblemer (f.eks. affaldshåndtering, behandling af byspildevand, luftkvalitet, renere kollektiv

---

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

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

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

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

bytrafik, energieffektivitet, rensning af forurenede grunde og helhedsstrategier for byfornyelse).

Kommissionen opfordrer kraftigt medlemsstaterne til at udnytte disse muligheder for at gøre en indsats for at løse byområdernes problemer og til at tillægge bymiljøet passende vægt i de nationale strategiske referencerammer.

### 5.6.2. *Forskning*

Der foregår allerede megen EU-støttet forskning i byproblemer<sup>18</sup>, og med foranstaltningerne under punkt 5.3 og 5.4 vil formidlingen blive bedre. Kommissionens forslag til syvende forskningsrammeprogram<sup>19</sup> slår fast, at det vil være nyttigt at forske yderligere i innovativ byforvaltning, genopretning af menneskeskabte miljøer, herunder kulturarv, miljørisiko, energieffektivitet, renere køretøjer og alternative brændstoffer, mobilitet, sikkerhed og tryghed.

Kommissionen vil tilbyde at støtte yderligere byforskning og herunder inddrage lokalmyndighederne i en aktiv rolle og tilstræbe at stille materiale, der er udarbejdet for dem, til rådighed på mange sprog, så det bliver lettere at udnytte på lokalt plan.

## 6. SAMSPIL MED ANDRE POLITIKOMRÅDER

Denne strategi går på tværs af mange miljømedier og -spørgsmål. Den vil medvirke til gennemførelsen af det sjette miljøhandlingsprogram og andre miljøpolitikker, herunder de andre temastrategier.

I henhold til de forskellige miljøpolitikker (for luftkvalitet, støj osv.) skal der udarbejdes bekæmpelsesplaner. Ved at indplacere disse planer i en lokal helhedsstrategi som her foreslået kan man opnå synergivirkninger mellem mange forskellige politikområder og på den måde få bedre resultater ud af sin indsats, både for miljøet og for livskvaliteten i byområdet som helhed betragtet.

### 6.1. **Klimaændringer**

Byområderne spiller en stor rolle både for tilpasningen til klimaændringerne og for nedbringelsen af drivhusgasemissionerne.

Byerne er sårbare over for klimaændringernes følger som f.eks. oversvømmelser, heдебølger og hyppigere perioder med mere og mere alvorlig vandmangel. Helhedsorienterede planer for bymiljøforvaltning bør indeholde foranstaltninger, der begrænser **miljørisikoen**, for at sætte byerne bedre i stand til at håndtere sådanne ændringer.

Lokalmyndighederne bør lægge stor vægt på indsatsen for at mindske drivhusgasemissionerne fra trafik og byggeri.

---

<sup>18</sup> F.eks. 145 projekter under overskriften "Fremtidens by og kulturarven".

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



En mere udbredt anvendelse af **planer for bæredygtig bytrafik** med særlige tiltag for at fremme energieffektive køretøjer med små CO<sub>2</sub>-emissioner vil være et lokalt bidrag til at mindske drivhusgasemissionerne.

**Bæredygtigt byggeri** øger energieffektiviteten, hvad der også giver lavere CO<sub>2</sub>-emissioner. Lokalmyndighederne kan fremme sådanne metoder ved oplysning, ved fastsættelse og håndhævelse af normer, hvor dette er muligt, og ved at følge bedste praksis i deres egne bygninger og i byggerier, som de iværksætter på grundlag af en grøn offentlig indkøbspolitik. Her har renovering af eksisterende bygninger stor betydning. Kommissionen opfordrer kraftigt medlemsstaterne og regional- og lokalmyndighederne til at udarbejde programmer for bæredygtigt byggeri i deres byer.

For at fremme energieffektiviteten og udnyttelsen af vedvarende energikilder blandt lokale og regionale aktører vil Kommissionen også - til støtte for sin **energi politik** - videreføre programmet "Intelligent Energi - Europa"<sup>20</sup>. Grønbogen om energieffektivitet<sup>21</sup> rejser det spørgsmål, om direktivet om bygningers energimæssige ydeevne<sup>22</sup> bør udvides til at omfatte mindre bygninger, når de renoveres.

For at gøre det muligt at **sammenligne bygninger** over hele Europa og for at tilskynde til **udveksling af erfaringer om bedste praksis** har Kommissionen givet Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN) mandat til at udarbejde metoder til bedømmelse af bygningers samlede miljøpræstationer (altså ikke kun energieffektiviteten)<sup>23</sup>.

## 6.2. Natur og biologisk mangfoldighed

**Bæredygtig byplanlægning** (hensigtsmæssig arealplanlægning) er et middel til at mindske den diffuse byspredning og tabet af naturlige levesteder og biologisk mangfoldighed. En helhedsorienteret bymiljøforvaltning bør gøre arealanvendelsesplanerne mere bæredygtige, forebygge diffus byspredning, mindske det befæstede areal, **fremme biodiversiteten i byen** og vække borgernes bevidsthed om bymiljøet.

Temastrategien for **jordbundsbeskyttelse**, som er under udarbejdelse, vil efter al sandsynlighed behandle genopretning og genanvendelse af forladte industrigrunde og arealbesparende planlægning med det mål at mindske omfanget af de befæstede arealer og sikre en rationel udnyttelse af jordbundsressourcerne.

## 6.3. Miljø og livskvalitet

Planer for bæredygtig bytrafik vil medvirke til at mindske luftforureningen og støjplagerne, tilskynde borgerne til at cykle og gå, styrke **helbredet** og bekæmpe fedme. Bæredygtige byggemetoder vil bidrage til øget komfort, sikkerhed og tilgængelighed og mindske de sundhedsskadelige virkninger af indendørs og udendørs forurening, ikke mindst partikelforurening fra opvarmningssystemer.

---

<sup>20</sup> Energieffektivitet i bygninger og industri (Save), kraftvarmeproduktion, nye og vedvarende energikilder til elektricitet, varme og biobrændstof (Altener), energimæssige aspekter af transporten (Steer).

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

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

<sup>23</sup> CEN-mandat M/350.

Efter den nuværende **luftkvalitetslovgivning**<sup>24</sup> skal der lægges planer for, hvad der skal ske, når grænseværdierne overskrides, eller der er fare for, at de bliver det. Sådanne situationer har man i mange byer, hvor problemerne især skyldes partikel-forurening (PM<sub>10</sub>), hovedsagelig fra gadetrafikken og forbrændingsanlæggene. Under temastrategien for luftforurening<sup>25</sup> vil Kommissionen overveje, hvilke mål der skal opstilles, og hvilke foranstaltninger<sup>26</sup> der skal tages i brug for at bekæmpe partikel- og ozonforurening, herunder foranstaltninger fra EU's side vedrørende transport, nye køretøjer og små forbrændingsanlæg. Hvis EU's luftkvalitetsmål skal nås, skal der iværksættes en helhedsstrategi, der inddrager bymyndighederne. Planer for bæredygtig bytrafik og en mere helhedsorienteret forvaltning af byområdet, hvor også fjernvarme skal medtænkes, kan hjælpe byerne med at opfylde disse forpligtelser.

**Transporten** har stor betydning for klimaændringer, luftkvalitet og bæredygtig udvikling. Kommissionen vil overveje, hvordan den på en lang række punkter kan bidrage til et bedre bymiljø, f.eks. ved at udarbejde nye standarder for køretøjer (Euro 5, Euro VI), og den vil overveje, hvad den kan gøre for at øge udbredelsen af differentierede afgifter i miljøfølsomme områder og for at tilskynde til, at der udpeges lavemissionszoner, hvor der gælder restriktioner for forurenende trafik. Den har desuden for nylig godkendt et direktivforslag om offentlige myndigheders indkøb af mere miljøforsvarlige biler<sup>27</sup>.

Som led i revisionen af den fælles transportpolitik<sup>28</sup> vil Kommissionen se på behovet for yderligere tiltag på bytrafikkens område, bl.a. ved at undersøge, hvilken rolle private biler spiller i byerne, og hvilke midler der kan tages i brug for at gøre den kollektive trafik bedre.

Kommissionen vil fortsat finansiere Civitas-initiativet<sup>29</sup>, som bistår byer med at opnå mærkbare ændringer i trafikens fordeling på transportformer, øge udbredelsen af renere biler og løse trængselsproblemer. Civitas støtter også uddannelse, informationsudveksling og udnyttelse af resultater.

Efter EU-retten<sup>30</sup> skal der udarbejdes støjkort og handlingsplaner for at nedbringe **miljøstøj** i større byområder, hvor støjniveauet kan få sundhedsskadelige følger, og for at beskytte områder, der ikke er ramt af støj, mod, at støjniveauet stiger. Planer for bæredygtig bytrafik vil bidrage til at sikre, at disse krav overholdes, ved at pege på foranstaltninger, der kan dæmpe trafikstøjen i byen.

#### 6.4. Bæredygtig udnyttelse af naturressourcer

Temastrategien for bæredygtig udnyttelse af naturressourcer<sup>31</sup> vil pege på, hvor vigtigt det er at udnytte naturressourcerne på en effektiv og mindre miljøbelastende måde. Bedre byforvaltning kan mindske belastningen fra den daglige brug af res-

---

<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> Foranstaltningerne vil blive underkastet konsekvensanalyser.

<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> Direktiv 2002/49/EF.

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

sourcer som energi og vand. Forebyggelse af byspredning ved kompakt bebyggelse og funktionsblandede lokaliseringmønstre rummer miljømæssige fordele med hensyn til arealforbrug, trafik og opvarmning, således at ressourceforbruget per indbygger bliver lavere.

Det direktivforslag, der indgår i temastrategien for **affaldsforebyggelse og -genanvendelse**<sup>32</sup>, klarlægger medlemsstaternes pligt til at udarbejde programmer for forebyggelse af affald på det mest hensigtsmæssige geografiske niveau. Helhedsorienteret bymiljøforvaltning bør omfatte lokale affaldsforebyggende foranstaltninger.

## 7. OPBYGNING AF VIDENBASEN - OPFØLGNING

Man kan ikke holde øje med, om strategien er effektiv, uden at have adgang til data om byernes udvikling. For at vurdere, hvordan de europæiske storbyers miljøpræstationer udvikler sig, vil Kommissionen med bistand fra Miljøagenturet og i tæt samarbejde med medlemsstaterne arbejde på at fremskaffe bedre europæiske bymiljødata uden at lægge større byrder på de nationale, regionale og lokale myndigheder. Dette vil ske som led i Inspire-initiativet (infrastruktur for geografisk information i Fællesskabet) og med forbindelse til initiativerne GEO<sup>33</sup> og GMES<sup>34</sup>.

Kommissionen vil gennemføre en ny Urban Audit-undersøgelse i 2006 og udsende en rapport i 2006 på grundlag af indikatorer, der beskriver økonomiske, sociale og miljømæssige aspekter af levevilkårene i et antal byer i EU.

## 8. KONKLUSION

Gode byområder skabes ved nøje samordning af politikker og initiativer i et tæt samarbejde mellem forskellige forvaltningsniveauer. Medlemsstaterne har et ansvar for at hjælpe deres regionale og lokale myndigheder med at forbedre byernes miljøpræstationer. De virkemidler, denne strategi stiller til rådighed, skulle kunne hjælpe lokalmyndighederne og andre aktører med at indkredse de foranstaltninger, der bedst egner sig til deres særlige situation, og med at få udbytte af informationsudvekslingen på kryds og tværs af EU. De kan også være med til at fremme god praksis for bymiljøforvaltning uden for EU (f.eks. i forbindelse med Green City-initiativet<sup>35</sup> under FN's miljøprogram).

Medlemsstaterne, de lokale og regionale myndigheder og andre berørte parter vil blive opfordret til med jævne mellemrum at fremlægge deres synspunkter på virkningen af de foranstaltninger, der lægges op til i denne strategi, og i 2009 vil de blive inddraget i en ny, omfattende høringsrunde. Sammen med de foreliggende data om byernes miljøpræstationer vil disse synspunkter indgå i bedømmelsen af det sjette miljøhandlingsprogram i 2010, hvor det vil blive drøftet, om der er behov for yderligere foranstaltninger.

---

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

<sup>33</sup> Group on Earth Observation.

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

<sup>35</sup> 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.