

In luna iunie 2006, cu ocazia reuniunii Consiliului de mediu, a fost adoptată **Strategia Tematică pentru Mediul Urban**.

Această strategie tematică a fost elaborată în baza prevederilor celui de-al 6-lea Program de Acțiune pentru Mediu și urmărește îmbunătățirea performanțelor de mediu la nivelul orașelor europene. Obiectivul strategiei este de a sprijini statele membre, precum și autoritățile locale și regionale în implementarea politicilor și legislației de mediu.

Mai multe informații referitoare la procesul ce se desfășoară la nivel european pot fi consultate pe următorul site:

[http://ec.europa.eu/environment/urban/thematic\\_strategy.htm](http://ec.europa.eu/environment/urban/thematic_strategy.htm).

## COMUNICARE DIN PARTEA COMISIEI Strategia Tematică pentru Mediul Urban

(traducere neoficială în limba română)

### 1. Introducere

Zonele urbane joacă un rol important în atingerea obiectivelor Strategiei UE pentru Dezvoltare Durabilă<sup>1</sup>. În ariile urbane, dimensiunea de mediu, cea economică și cea socială interferează cel mai puternic<sup>2</sup>. În orașe sunt concentrate cele mai multe probleme de mediu, și tot acolo este locul unde se regăsesc cei mai mulți agenți economici și cele mai multe investiții.

Patru din cinci cetățeni europeni trăiesc în mediul urban și calitatea vieții lor este direct influențată de starea mediului urban. O calitate înaltă a mediului urban contribuie de asemenea la atingerea priorității Strategiei Lisabona revizuite, și anume "să facem din Europa un loc mai atractiv pentru a trăi și a investi". Atractivitatea orașelor europene va întări potențialul de creștere și de generare de locuri de muncă, și, prin urmare, orașele sunt factori cheie pentru implementarea Agendei Lisabona<sup>33</sup>.

Există preocupări tot mai intense privind starea mediului urban în Europa. Provocările de mediu cu care se confruntă orașele au consecințe semnificative pentru sănătatea umană, calitatea vieții cetățenilor din mediul urban și performanța economică a orașelor. Al 6-lea Program de Acțiune pentru Mediu a făcut apel pentru realizarea unei Strategii Tematice pentru Mediul Urban, cu obiectivul de a: "contribui la o mai bună calitate a vieții printr-o abordare integrată privind zonele urbane" și de a contribui la "un nivel mai înalt al calității vieții și a bunăstării sociale a cetățenilor, prin asigurarea unui mediu în care nivelul poluării nu generează efecte nocive asupra sănătății umane și a mediului și prin încurajarea dezvoltării durabile urbane".

În linie cu cel de-al 6-lea Program de acțiune, Comisia a prezentat analiza provocărilor cu care se confruntă zonele urbane, prin intermediul unei Comunicări interimare<sup>4</sup>, și a sugerat acțiuni în 4 domenii prioritare:

- management urban,
- transport durabil,
- construcții, și

---

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

<sup>2</sup> Acestea sunt reflectate în acordul Bristol: <http://www.odpm.gov.uk/index.asp?docid=1162287>

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

<sup>4</sup> Spre o Strategie Tematică a Mediului Urban" COM(2004) 60

- proiectare urbană,  
exemplificari de bune practici precum și posibile obligații EU de a adopta planuri la nivel local. De asemenea, au avut loc consultări extinse ale părților implicate și analize ale posibilelor acțiuni viitoare, care stau la baza prezentei strategii.

## **2. Provocări de mediu cu care se confruntă zonele urbane**

Majoritatea orașelor se confruntă cu un set comun de probleme de bază, precum calitatea scăzută a aerului, înaltul nivel de trafic și congestie a traficului, nivelul crescut de zgomot ambiental, mediu construit de calitate scăzută, terenuri abandonate, emisii de gaze cu efect de seră, zone nesistemizate, generarea de deșeuri și ape uzate.

Cauza acestor probleme include modificări în stilul de viață (creșterea dependenței de mașinile proprietate, creșterea numărului de gospodării individuale, creșterea utilizării resurselor pe cap de locuitor) și modificările demografice, de care trebuie să se țină seama la dezvoltarea soluțiilor. Soluțiile trebuie să fie orientate spre viitor, să încorporeze aspecte legate de prevenirea riscurilor, precum anticiparea schimbărilor climatice (de ex. creșterea inundațiilor) sau reducerea progresivă a dependenței de combustibilii fosili.

Problemele de mediu din orașe sunt deosebit de complexe, deoarece cauzele sunt interdependente. Inițiativele locale de rezolvare a unor probleme pot genera probleme noi, în alt domeniu și pot fi în contradicție cu politicile la nivel național sau regional. De exemplu, politicile de îmbunătățire a calității aerului prin achiziționarea de "autobuze curate" pot fi subminate de creșterea transportului privat, determinat de decizii legate de utilizarea terenurilor (de ex. construirea de parcuri în zona centrală a orașului). Problemele calității necorespunzătoare a mediului construit sunt deseori legate de aspectele socio-economice.

Este recunoscut la scară largă că majoritatea autorităților locale de succes utilizează abordarea integrată pentru a administra mediul urban, prin adoptarea de strategii pe termen lung și de planuri de acțiune, în care sunt analizate în detaliu legăturile între diferite politici și responsabilități, inclusiv legăturile între diferite niveluri administrative. Obligațiile impuse la nivel local, regional, național sau european (de ex. utilizarea terenului, zgomot, calitatea aerului) pot fi implementate mai eficient la nivel local atunci când sunt integrate într-un cadru local de management strategic.

## **3. Plus valoarea acțiunilor la nivelul UE**

Autoritățile locale au un rol decisiv în îmbunătățirea mediului urban. Diversitatea în ceea ce privește istoria, geografia, clima, condițiile administrative și legislative conduce la adoptarea de soluții dezvoltate la nivel local, în funcție de condițiile locale. Aplicarea principiului subsidiarității, conform căruia acțiunile trebuie întreprinse la nivelul cel mai adecvat, implică de asemenea activitate la nivel local.

Mediul urban necesită acțiuni la toate nivelurile: autorități naționale și regionale, precum și UE, fiecare având propriul rol.

Unele orașe au găsit deja soluții, dar acestea nu sunt suficient diseminate sau implementate. UE poate sprijini statele membre și autoritățile locale prin promovarea celor mai bune practici la nivel european și încurajarea creării de rețele eficiente și schimb de informații între orașe. Poate oferi sprijin financiar pentru investițiile necesare atingerii priorităților de mediu și poate oferi sprijin pentru întărirea capacității prin acordarea de fonduri pentru cercetare și instruire, prin realizarea de ghiduri relevante și încurajarea înființării de puncte naționale de consultare pentru orașe.

Este necesar ca statele membre să exploateze oportunitățile oferite la nivelul UE, așa cum este evidențiat în această Strategie, pentru beneficiul autorităților locale. De asemenea, statele membre trebuie să sprijine autoritățile locale în vederea îndeplinirii obiectivelor din această strategie, prin promovarea unei strânse colaborări și coordonări între autoritățile administrative relevante, în vederea identificării de soluții eficiente pentru orașele și regiunile lor.

Evaluarea problemelor de mediu urban, nevoia de acțiune la toate nivelurile și plus-valoarea datorată implicării UE a fost împărtășită de toți factorii implicați, inclusiv statele membre<sup>5</sup>, în numeroasele consultări organizate. Comisia a examinat diferite opțiuni, inclusiv dezideratul de a legifera asigurarea ca managementul integrat trebuie realizat la nivel local (vezi analiza de impact). Cu toate acestea, ținând seama de diversitatea ariilor urbane și de obligațiile existente la nivel național, regional și local și de dificultățile de a stabili standarde comune pentru toate aspectele din zonele urbane, s-a decis ca elaborarea de noi reglementări nu este cea mai bună cale de atingere a obiectivelor acestei strategii. Majoritatea statelor membre și a autorităților locale au sprijinit această abordare, punându-și problema necesității legiferării obligațiilor asumate față de UE privind managementul mediului și planurilor de transport urban.

#### **4. Obiectivele strategiei**

Măsurile prezentate în această strategie au scopul de a contribui la o mai bună implementare a politicilor de mediu ale UE și a legislației la nivel local, prin sprijinirea și incurajarea autoritatilor locale de a adopta o abordare mai integrată a managementului urban și prin invitarea statelor membre să sprijine acest proces și să exploateze oportunitățile oferite la nivelul UE.

Daca va fi implementată la toate nivelurile, Strategia va contribui la îmbunătățirea mediului urban, conducând la creșterea atractivității orașelor și la îmbunătățirea condițiilor de viață, muncă, la atragerea de investiții și la reducerea impactului negativ al orașelor asupra mediului la cel mai extins nivel, de exemplu în ceea ce privește schimbările climatice.

#### **5. Măsuri**

Abordarea integrată a managementului de mediu la nivel local și a transportului în mod deosebit, pe baza consultării efective a tuturor factorilor implicați este un element cheie pentru implementarea legislației de mediu și atingerea unor îmbunătățiri pe termen lung în ceea ce privește performanța și calitatea mediului. Este necesară sprijinirea autorităților locale în adoptarea acestor tehnici de management. Comisia Europeană încurajează statele membre, autoritățile locale și regionale să deruleze programe în vederea promovării construcțiilor durabile în orașele lor.

##### **5.1. Îndrumare pentru Managementul integrat de mediu**

Adoptarea unei abordări integrate a managementului mediului urban ajută la evitarea conflictelor între diferite politici și inițiative aplicabile ariilor urbane și la adoptarea unei viziuni pe termen lung pentru dezvoltarea orașului. Adicional inițiativelor voluntare Agenda Locală 21 și Angajamentelor Aalborg, unele State membre au legiferat sau au stabilit mecanisme care obligă la managementul integrat al mediului urban.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Concluziile Consiliului 14.10.2004

<sup>6</sup> Belgia, Danemarca, Franta, Ungaria, Polonia, Slovenia: legislație; Cipru, Cehia: privind mecanismele, Anglia: unele elemente.

Abordările integrate duc la o planificare mai bună și la rezultate semnificative. Definirea clară a obiectivelor și a țințelor, asumarea responsabilităților, a procedurilor de monitorizare a progreselor, consultarea publicului, verificarea rezultatelor, auditul și raportarea sunt cruciale pentru implementarea efectivă a măsurilor. Multe orașe de succes au adoptat sisteme de management de mediu cum sunt EMAS sau ISO 14001 pentru a asigura realizarea obiectivelor politicilor și raportarea progreselor către public. Campaniile de informare asupra progreselor realizate sunt, de asemenea, importante (ex. Săptămâna Europeană a Mobilității.)

Comisia Europeană recomandă autorităților locale să facă pașii necesari utilizării extinse a managementului integrat la nivel local și încurajează autoritățile naționale și regionale să sprijine acest proces.

Comisia va asigura în 2006 suportul tehnic pentru managementul integrat de mediu, în baza experiențelor existente și prin exemplificarea cazurilor de succes. Se va face referire la cele mai relevante acte normative de mediu din Uniunea Europeană (ex. aer, zgomot, apă, deșeuri și directivele pe eficiență energetică).

## 5.2. Îndrumare pentru planurile de transport urban durabil

Transportul urban are un impact direct asupra poluării aerului, zgomotului, congestiilor în trafic și emisiilor de dioxid de carbon (CO<sub>2</sub>) și este fundamental pentru cetățeni și afaceri. Adoptarea și implementarea planurilor de transport urban este obligatorie în unele State membre<sup>7</sup>. Unele orașe adoptă voluntar planuri în scopul îmbunătățirii calității vieții sau pentru a se conforma standardelor UE de protecție a sănătății umane (ex. calitatea aerului).

Planificarea reală a transportului urban presupune o viziune pe termen lung pentru planificarea cerințelor financiare pentru infrastructură și autovehicule și desemnarea șemelor de acordare a stimulentei, pentru promovarea unui transport public urban de calitate, a mersului pe jos și pe bicicletă în condiții de siguranță și coordonarea planurilor de transport urban cu planificarea teritorială la nivelurile administrative adecvate. Planificarea transportului urban trebuie să țină cont de elemente de siguranță și securitate, accesul la bunuri și servicii, poluarea aerului, zgomot, emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de energie, destinația terenurilor, să acopere atât transportul de pasageri, cât și cel de bunuri și să integreze toate modurile de transport. Soluțiile trebuie să fie adaptate condițiilor locale și adoptate în baza consultării publicului și a celorlalți factori de interes, iar sarcinile / țințele să reflecte situația locală. Comisia Europeană recomandă autorităților locale dezvoltarea și implementarea Planurilor de transport urban durabil.

Comisia va sigura în 2006 îndrumare tehnică pentru principalele aspecte ale planurilor de transport, în baza recomandărilor formulate de Grupul de lucru al experților 2004 (2004 Expert Working Group) și va da exemple de bună practică.

(vezi [europa.eu.int/comm/environment/urban/pdf/final\\_report050128.pdf](http://europa.eu.int/comm/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf) )

## 5.3. Sprijin pentru schimbul larg de experiență la nivelul UE

<sup>7</sup> Franța, Anglia: legislație; Cipru, Cehia: mecanisme; Italia: unele elemente.

Îmbunătățirea accesului la soluțiile existente este importantă pentru că le permite autorităților locale să învețe una de la cealaltă și să dezvolte soluții adaptate la situația specifică. Informația trebuie să fie bine structurată, ușor accesibilă și susținută de experți.

### *5.3.1. Rețelele și Proiectele demonstrative*

Schimbul de experiență între autoritățile locale finanțate de Comisie în cadrul “Cooperation Framework”<sup>8</sup> a arătat că sunt multe avantaje ale lucrului în echipă pentru dezvoltarea soluțiilor pentru fiecare situație locală în baza experiențelor și problemelor locale. Comisia propune continuarea sprijinului acordat sub noul LIFE +Regulation<sup>9</sup>. Politică de coeziune<sup>10</sup> și Programul – cadru de cercetare va oferi oportunități similare precum și proiecte demonstrative pe o seamă de probleme urbane de mediu.

Comisia va oferi sprijin pentru schimbul de bune practici și pentru proiectele demonstrative pe probleme urbane pentru autoritățile locale și regionale prin aceste instrumente. Statele membre, autoritățile locale și regionale sunt încurajate să exploateze aceste oportunități.

### *5.3.2. Rețeaua Punctelor focale naționale pe probleme urbane*

Autoritățile locale raportează dificultăți în accesarea informației cu privire la inițiative care au avut rezultate promițătoare. Cele mai bune practici nu sunt evaluate independent și nu sunt accesibile într-un singur loc. Comisia co-finanțează sub URBACT o rețea pilot a punctelor focale naționale (‘European Knowledge Platform’<sup>11</sup>) pentru a asigura informații structurate și evaluate pe probleme sociale, economice și de mediu ale zonelor urbane ca răspuns la solicitările autorităților locale.

Comisia va evalua proiectul pilot (sfârșitul lui 2006) și va decide dacă poate fi folosit ca bază pentru “Prgramul cadru European pentru schimburile de experiență pe dezvoltare urbana” în cadrul Politicii de coeziune 2007 - 2013 propusă.

## **5.4. Portalul Comisiei pentru autoritățile locale**

În prezent, Comunicările, descoperirile științifice, studiile și ghidurile relevante pentru autoritățile locale sunt disponibile pe diferite site-uri ale Comisiei, ceea ce face dificilă găsirea informației.

Ca parte a Planului de acțiune de îmbunătățire a comunicării în Europa<sup>12</sup> (communicating Europe), Comisia studiază dezvoltarea portalurilor tematice pe website-ul Europa pentru un

---

<sup>8</sup> Decizia 1411/2001/EC.

<sup>9</sup> COM(2004) 621.

<sup>10</sup> COM(2004) 495.

<sup>11</sup> Condusa de Ministerul de Interne olandez cu 15 state membre participante

<sup>12</sup> SEC(2005) 985.

anumit public specializat. Un portal ar asigura legăturile la toate informațiile relevante și ar îmbunătăți fluxul de informații.

Comisia va evalua fezabilitatea stabilirii unui portal tematic pentru autoritățile locale.

## 5.5. Instruire

Multe autorități locale s-au exprimat cu privire la necesitatea deținerii unor aptitudini specifice pentru adoptarea unei abordări integrate de management implicând cooperarea intersectorială și instruirea cu privire la legislația specifică de mediu, participarea efectivă a publicului și încurajarea schimbării în comportamentul cetățenilor.

Instruirea 'Face to face' cu implicarea autorităților naționale, regionale și locale e privită de factorii de decizie drept cea mai valoroasă metodă de studiu. Viitorul program LIFE+ Regulation are drept obiectiv să sprijine capacitățile locale în implementarea politicii de mediu. Aceasta poate include programe de schimb de experiență pentru funcționarii din autoritățile locale.

Propunerea Comisiei pentru Fondurile Sociale Europene<sup>13</sup> ofera și oportunități pentru îmbunătățirea eficienței administrațiilor locale la nivel regional și local.

Comisia va folosi noul LIFE+ Regulation și alte instrumente pentru a susține dezvoltarea instituțională pe probleme de management urban a autorităților regionale și locale și încurajează Statele membre să inițieze asemenea activități.

## 5.6. Folosirea altor Programe de ajutorare a comunităților

Strategia va implica, de asemenea, folosirea oportunităților oferite de alte politici astfel încât să-și atingă obiectivele.

### 5.6.1. Politica de coeziune

Propunerile Comisiei pentru Fondurile de Coeziune<sup>14</sup> și Fondurile Structurale<sup>15</sup> pentru perioada 2007 – 2013 include oportunități de asistență semnificative adresată priorităților de mediu ale zonelor urbane (ex. managementul deșeurilor, tratarea apelor uzate, calitatea aerului, transport urban "curat", eficiență energetică, reabilitarea terenurilor contaminate, și strategii integrate pentru regenerarea urbană).

Comisia încurajează statele membre să exploateze aceste oportunități în abordarea problemelor cu care se confruntă ariile lor urbane și să dea Sistemelor cadru naționale de referință o abordare urbană corespunzătoare.

### 5.6.2. Cercetarea

<sup>13</sup> COM(2004) 493

<sup>14</sup> COM(2004) 494

<sup>15</sup> COM(2004)495

Mare parte a cercetării la nivel UE este deja în curs<sup>16</sup> și acțiunile 5.3.-5.4 vor îmbunătăți diseminarea informațiilor. Propunerea Comisiei pentru al 7-lea Program pentru cercetare<sup>17</sup> stabilește că cercetarea este considerată folositoare pentru inovație în managementul urban, reabilitarea mediului antropic - inclusiv moștenirea culturală, riscul de mediu, eficiența energetică, vehiculele curate și combustibilii alternativi, mobilitate, siguranță și securitate.

Comisia va acorda sprijin pentru cercetarea urbană amanunțită și va implica activ autoritățile locale în efortul de le face disponibile materiale în multe limbi pentru a le facilita utilizarea la nivel local.

## 6. SINERGIA CU ALTE POLITICI

Această strategie este intersectorială, acoperind multe sectoare de mediu și probleme de mediu. Va contribui la implementarea priorităților Programului 6 de Acțiune pe Mediu și a altor politici de mediu, inclusiv a altor strategii tematice. Diverse politici de mediu (calitatea aerului, zgomot) necesită elaborarea planurilor de reducere. Prin introducerea acestor planuri în contextul unui cadru local integrat, cum propune această strategie, pot fi dezvoltate sinergii între multe domenii politice ceea ce duce la obținerea unor rezultate mai bune atât pentru mediu, cât și pentru calitatea vieții în general în zonele urbane.

### 6.1. Schimbări climatice

Zonele urbane joacă un rol important atât în adaptarea la efectele produse de schimbările climatice, cât și în reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. Orașele sunt vulnerabile la consecințele schimbărilor climatice precum inundațiile, valurile de caldură, crizele de apă mai frecvente și mai severe. Planurile integrate de management urban ar trebui să cuprindă măsuri care să vizeze limitarea **riscului de mediu** astfel încât orașele să facă mai bine față unor astfel de schimbări.

Zonele prioritare de acțiune pentru autoritățile locale în scopul scăderii emisiilor de gaze cu efect de seră sunt transporturile și construcțiile. Implementarea Planurilor de transport urban durabil, inclusiv a măsurilor specifice de promovare a emisiilor scăzute de dioxid de carbon (CO<sub>2</sub>) și a vehiculelor eficiente energetic, vor ajuta la reducerea gazelor cu efect de seră la nivel local.

**Construcțiile durabile** îmbunătățesc eficiența energetică în timp ce scad emisiile de CO<sub>2</sub>. Autoritățile locale pot promova asemenea măsuri prin campanii de conștientizare, prin stabilirea și aplicarea - unde este posibil - unor standarde și adoptarea celor mai bune practici pentru clădirile pe care le dețin și pentru cele pe care le concesionează prin achiziții publice verzi. În acest context, renovarea clădirilor are o importanță semnificativă.

În vederea promovării eficienței energetice și a utilizării energiilor reciclabile în rândul actorilor locali și regionali, Comisia va continua să folosească, în sprijinul **politicii sale energetice**, programul „Intelligent Energy-Europe”<sup>18</sup>. Cartea verde în subiectul Eficienței energetice<sup>19</sup> pune problema dacă Directiva privind performanța energetică a clădirilor<sup>20</sup> ar trebui extinsă la clădirile mai mici, în cazul renovării acestora.

Pentru a permite o **comparație între clădirile** din Europa și a încuraja **schimbul de bune practici**, Comisia a ordonat Organizației Europene a Standardizării (CEN) să dezvolte

<sup>16</sup> Ex.Proiectele “Orasul de maine & mostenirea culturala”

<sup>17</sup> COM(2005) 119

<sup>18</sup> Eficiența energetică în construcții și industrie (SAVE), co-generarea de căldură și energie electrică, surse energetice noi și reciclabile pentru electricitate, căldură și biocombustibili (ALTENER), aspectele energetice ale transportului (STEER).

<sup>19</sup> COM(2005)265

<sup>20</sup> Directiva 2002/91/EC

metode de evaluare a performanței integrate de mediu a clădirilor (dincolo de eficiența energetică).<sup>21</sup>

## 6.2 Natură și biodiversitate

**Designul urban durabil** (planificarea corespunzătoare a utilizării terenurilor) va contribui la reducerea răsfirării urbane și la reducerea pierderii de habitate naturale și a biodiversității. Managementul integrat al mediului urban ar trebui să întărească politicile de utilizare durabilă a terenurilor, care să evite răsfirarea urbană și să reducă proporția terenurilor scoase din circuitul agricol, și să includă **promovarea biodiversității urbane** și să mărească nivelul de conștientizare în rândul locuitorilor din orașe.

Strategia Tematică în domeniul **Protecției Solului**, aflată în fază de proiect, se va adresa probabil reabilitării și refolosirii siturilor industriale dezafectate, contaminate sau nu, și planificării spațiale în domeniul economisirii spațiului, în scopul reducerii fenomenului de scoatere a terenurilor din circuitul agricol și a utilizării raționale a solului.

## 6.3. Mediul și calitatea vieții

Planurile de asigurare a unui transport urban durabil vor contribui la reducerea poluării aerului și a celei fonice, la încurajarea ciclismului și a mersului pe jos, îmbunătățind **sănătatea** și reducând obezitatea. Metodele durabile de construcție vor contribui la promovarea confortului, siguranței, accesibilității și reducerii impactului asupra sănătății generat de poluarea aerului exterior sau de interior, în special în privința sistemelor de încălzire.

Legislația existentă în domeniul **calității aerului**<sup>22</sup> solicită stabilirea de planuri în cazul depășirii valorilor limită. Acele situații se pot întâlni în multe orașe, în special în cazul poluării prin particule (PM10), emise în cea mai mare parte datorită traficului rutier și al instalațiilor de combustie. În contextul Strategiei Tematice în domeniul Poluării Aerului<sup>23</sup>, Comisia va lua în considerare obiectivele și măsurile<sup>24</sup> menite să controleze poluarea prin particule și poluarea stratului de ozon, inclusiv măsurile Comisiei legate de transport, vehicule noi și instalații mici de combustie. Interiorizarea obiectivelor Comunității în materie de calitate a aerului necesită o abordare integrată de implicare a autorităților orașelor.

Planurile de transport urban durabil și un management integrat mai bun al zonei urbane, inclusiv al încălzirii cartierelor, ar putea contribui la respectarea acestor obligații de către orașe.

**Transportul** joacă un rol critic în contextul schimbărilor climatice, al calității aerului și dezvoltării durabile. Comisia va lua în considerare un set complex de acțiuni necesare îmbunătățirii mediului urban, incluzând noile standarde aplicate vehiculelor (EURO 5, EURO VI), ceea ce se va reflecta asupra măsurilor de promovare pe scară mai largă a aplicării diferențiate în zonele sensibile din punct de vedere al mediului și a zonelor cu nivel scăzut de emisii, cu restricții pentru transportul poluant. Recent, Comisia a adoptat o propunere de directivă asupra achiziției de vehicule nepoluante de către autoritățile publice.<sup>25</sup>

---

<sup>21</sup> Mandateul CEN M/350

<sup>22</sup> [europa.eu.int/comm/environment/air/ambient.html](http://europa.eu.int/comm/environment/air/ambient.html)

<sup>23</sup> COM(2005)446

<sup>24</sup> Aceste măsuri vor face obiectul unei evaluări a impactului.

<sup>25</sup> COM(2005)634

Ca parte a revizurii Politicii Comune de Transport<sup>26</sup>, Comisia va evalua necesitatea unei acțiuni suplimentare în domeniul transportului urban, în special în ceea ce privește rolul vehiculelor private în orașe și mijloacele de îmbunătățire a calității transportului public.

Comisia intenționează să continue să finanțeze Inițiativa CIVITAS<sup>27</sup>, care ajută orașele să opereze o modificare esențială în divizarea modală a transportului și să promoveze utilizarea vehiculelor nepoluante și atacarea problemei congestiei. CIVITAS mai sprijină training-ul, schimbul de informații și reluarea rezultatelor.

Hărțile de zgomot și planurile de acțiune în domeniul **zgomotului de mediu** sunt cerute de legislația europeană<sup>28</sup> în vederea reducerii zgomotului în zonele urbane mari unde nivelurile expunerii pot provoca efecte dăunătoare asupra sănătății umane, și a protejării zonelor liniștite împotriva creșterii zgomotului. Planurile de transport urban durabil vor contribui la respectarea acestor solicitări prin identificarea măsurilor menite să administreze zgomotul generat de transportul urban.

#### **6.4. Utilizarea durabilă a resurselor naturale**

Strategia Tematică în domeniul utilizării durabile a resurselor naturale<sup>29</sup> va evidenția importanța utilizării resurselor naturale într-o manieră eficientă, care să reducă impactul asupra mediului. Un management urban mai bun poate reduce impactul utilizării zilnice a resurselor, cum ar fi energia și apa. Evitarea răsfirării urbane prin intermediul modelelor de instalare de mare densitate și mixte oferă avantaje de mediu în privința utilizării terenurilor, a transportului și încălzirii, contribuind la economisirea resurselor pe cap de locuitor.

Proiectul de directivă din domeniul Strategiei Tematice în domeniul **Prevenirii și Reciclării Deșeurilor**<sup>30</sup> clarifică obligațiile statelor membre în vederea elaborării programelor de prevenire a producerii de deșeuri la cel mai convenabil nivel geografic. Managementul urban integrat de mediu ar trebui să acopere măsurile locale de prevenire a producerii de deșeuri.

#### **7. Crearea bazei de date – monitorizarea progreselor**

Pentru a monitoriza eficiența Strategiei până la momentul actual, informații publice despre mediul urban sunt necesare. Cu sprijinul EEA și în strânsă cooperare cu statele membre, Comisia va acționa pentru a îmbunătăți informațiile despre problemele legate de mediul urban la nivel european fără a mări povara asupra autorităților locale, regionale sau naționale, în vederea evaluării performanței de mediu a zonelor urbane europene de-a lungul timpului. Acest lucru va fi realizat în contextul INSPIRE (Infrastructură pentru Informație Spațială în Europa) și în legătură cu inițiativele GEO<sup>31</sup> și GMES<sup>32</sup>.

Comisia își va asuma sarcina unui viitor Audit Urban în 2006 și va publica, în 2006, un raport bazat pe indicatori care să descrie condițiile de viață într-un anumit numit de orașe din Uniunea Europeană, având în vedere aspecte economice, sociale și de mediu.

#### **8. Concluzie**

Crearea unor zone urbane de înaltă calitate solicită o strânsă coordonare între diverse politici și inițiative, și o mai bună cooperare între diverse niveluri de administrație. Statele membre

---

<sup>26</sup> COM(2001)370

<sup>27</sup> [www.civitas-initiative.org](http://www.civitas-initiative.org)

<sup>28</sup> Directiva 2002/49/EC

<sup>29</sup> COM(2005)670

<sup>30</sup> COM(2005)667

<sup>31</sup> Grupul pentru Observarea Pământului (Group on Earth Observation)

<sup>32</sup> COM(2004)65

au responsabilitatea de a ajuta autoritățile locale și regionale să îmbunătățească performanța de mediu din orașele aflate pe teritoriul lor. Măsurile de sprijin furnizate prin intermediul acestei strategii ar trebui să contribuie la furnizarea de ajutor pentru autoritățile locale și alți actori pentru identificarea măsurilor potrivite situațiilor lor particulare, profitând de avantajul schimbului de informații în spațiul Uniunii Europene. Ele ar mai putea contribui la promovarea bunelor practici în probleme de managementul mediului în afara Uniunii Europene ( de ex. Inițiativa „Oraș verde” din cadrul Programului Națiunilor Unite pentru Mediu).<sup>33</sup>

Statele membre, autoritățile locale și regionale, ca și alți actori interesați vor fi invitați să-și facă public viziunile asupra impactului măsurilor incluse în prezenta Strategie la intervale regulate, și ca parte a unui exercițiu de consultare la scară mare, care va avea loc în 2009. Corelate cu informațiile disponibile despre performanța de mediu la nivel urban, aceste viziuni vor fi evaluate ca parte a revizuirii celui de-al șaselea Plan de Acțiune pentru Mediu (Environmental Action Plan) în 2010, când va fi luată în calcul necesitatea adoptării de măsuri suplimentare.

## **ANEXĂ**

### **Exemple**

#### **Managementul integrat de mediu – Copenhaga**

Potrivit legii daneze, orașul Copenhaga a doptat o variantă locală a strategiei pentru Agenda 21. Alături de câteva alte strategii mai precise pentru diverse sectoare (de ex. trafic, deșeuri, CO2, riscuri) și de sistemul de management pentru mediu al orașului Copenhaga (numit „Dogma 2000”), această variantă locală constituie abordarea integrată a orașului în ceea ce privește managementul de mediu.

Strategia locală a Agendei 21 nu a fost încă în totalitate implementată, dar îmbunătățiri vizibile au fost raportate de către autoritățile orașului în multe provocări la adresa mediului, precum calitatea aerului, emisiile de gaze cu efect de seră, utilizarea energiei, amprenta ecologică, reciclarea și numărul de clădiri construite prin folosirea metodelor și tehnicilor de construcție durabilă. Autoritățile orașului Copenhaga consideră că s-a înregistrat o creștere a avantajului competitiv din moment ce orașul își poate prezenta proiectele și politicile de mediu companiilor interesate să-și reamplaseze sediile în acea zonă. Proprietățile amplasate în jurul apelor curate au acum un preț de închiriere mai ridicat. Colaborarea cu minoritățile etnice în subiectul găsirii de soluții la problemele de mediu a condus la o creștere a incluziunii sociale a acestor comunități și la o îmbunătățire a relațiilor dintre comunități și autoritățile orașului. Chiar autoritățile sunt mai eficiente și planifică mai bine mediul urban, iar nivelul de conștientizare pe probleme de mediu la nivelul angajaților este mai mare decât înainte.

#### **Planificarea transportului urban durabil - Nantes**

Planul de deplasare urbană (PDU) a mării arii urbane Nantes (24 de municipalități și 569000 de locuitori) a fost adoptat în 2000, în condițiile legii franceze.

Legea fixează obiective ambițioase pentru controlul traficului autoturismelor proprietate personală (obiectiv: reducerea la 50% a tuturor călătoriilor până în 2010 de la 62% în 2002) și reducerea emisiilor legate de aceasta (zgomot, CO2, poluanți atmosferici) prin activarea unor sisteme de transport eficiente și nepoluante, crearea de spații de parcare suplimentare și impunerea de taxe, promovarea utilizării intensive a reciclării și sprijinirea dezvoltării

---

<sup>33</sup> [www.wed2005.org](http://www.wed2005.org)

planurilor de transport de către sectorul de afaceri și instituțiile publice. În acest moment, se înregistrează o creștere anuală de 6-7% a cererii de transport.

Principalele acțiuni implementate prin intermediul PDU sunt:

- reînnoirea completă a parcului de autobuze (150 de vehicule) cu autobuze care utilizează gaze naturale, ceea ce va duce la unul dintre cele mai nepoluante parcursuri de autobuze din Europa;
- extinderea rețelei de transport public (tramvai, autobuz, infrastructuri feroviare) și creșterea frecvenței, accesibilității, coordonării cu alte modalități de transport și ore de operare;
- prețuri de transport public integrat și bilete pentru toate rețelele de transport colectiv;
- dezvoltarea voluntară a planurilor de călătorie în cooperare cu marile companii care activează în marea arie urbană (13 dintre ele au semnat un acord în acest sens);
- extinderea și îmbunătățirea rețelei de piste pentru bicicletă (la ora actuală măsurând 300 de km) și dezvoltarea serviciilor de închiriere de biciclete;
- o politică de parcare integrată care favorizează rezidenții, parcare cu timp limitat pentru vizitatori, supravegherea zonelor de parcare, dezvoltarea zonelor de parcare (2500 de locuri de parcare) din apropierea principalelor gări, spații de parcare destinate bicicletelor.

În vederea promovării eficienței energetice și a utilizării energiilor reciclabile în rândul actorilor locali și regionali, Comisia va continua să folosească, în sprijinul **politicii sale energetice**, programul „Intelligent Energy-Europe”<sup>34</sup>. Cartea verde în subiectul Eficienței energetice<sup>35</sup> pune problema dacă Directiva privind performanța energetică a clădirilor<sup>36</sup> ar trebui extinsă la clădirile mai mici, în cazul renovării acestora.

Pentru a permite o **comparație între clădirile** din Europa și a încuraja **schimbul de bune practici**, Comisia a ordonat Organizației Europene a Standardizării (CEN) să dezvolte metode de evaluare a performanței integrate de mediu a clădirilor (dincolo de eficiența energetică).<sup>37</sup>

## 6.2 Natură și biodiversitate

**Designul urban durabil** (planificarea corespunzătoare a utilizării terenurilor) va contribui la reducerea răsfirării urbane și la reducerea pierderii de habitate naturale și a biodiversității. Managementul integrat al mediului urban ar trebui să întărească politicile de utilizare durabilă a terenurilor, care să evite răsfirarea urbană și să reducă proporția terenurilor scoase din circuitul agricol, și să includă **promovarea biodiversității urbane** și să mărească nivelul de conștientizare în rândul locuitorilor din orașe.

Strategia Tematică în domeniul **Protecției Solului**, aflată în fază de proiect, se va adresa probabil reabilitării și refolosirii siturilor industriale dezafectate, contaminate sau nu, și planificării spațiale în domeniul economisirii spațiului, în scopul reducerii fenomenului de scoatere a terenurilor din circuitul agricol și a utilizării raționale a solului.

## 6.3. Mediul și calitatea vieții

---

<sup>34</sup> Eficiența energetică în construcții și industrie (SAVE), co-generarea de căldură și energie electrică, surse energetice noi și reciclabile pentru electricitate, căldură și biocombustibili (ALTENER), aspectele energetice ale transportului (STEER).

<sup>35</sup> COM(2005)265

<sup>36</sup> Directiva 2002/91/EC

<sup>37</sup> Mandateul CEN M/350

Planurile de asigurare a unui transport urban durabil vor contribui la reducerea poluării aerului și a celei fonice, la încurajarea ciclismului și a mersului pe jos, îmbunătățind **sănătatea** și reducând obezitatea. Metodele durabile de construcție vor contribui la promovarea confortului, siguranței, accesibilității și reducerii impactului asupra sănătății generat de poluarea aerului exterior sau de interior, în special în privința sistemelor de încălzire.

Legislația existentă în domeniul **calității aerului**<sup>38</sup> solicită stabilirea de planuri în cazul depășirii valorilor limită. Acele situații se pot întâlni în multe orașe, în special în cazul poluării prin particule (PM10), emise în cea mai mare parte datorită traficului rutier și al instalațiilor de combustie. În contextul Strategiei Tematice în domeniul Poluării Aerului<sup>39</sup>, Comisia va lua în considerare obiectivele și măsurile<sup>40</sup> menite să controleze poluarea prin particule și poluarea stratului de ozon, inclusiv măsurile Comisiei legate de transport, vehicule noi și instalații mici de combustie. Interiorizarea obiectivelor Comunității în materie de calitate a aerului necesită o abordare integrată de implicare a autorităților orașelor.

Planurile de transport urban durabil și un management integrat mai bun al zonei urbane, inclusiv al încălzirii cartierelor, ar putea contribui la respectarea acestor obligații de către orașe.

**Transportul** joacă un rol critic în contextul schimbărilor climatice, al calității aerului și dezvoltării durabile. Comisia va lua în considerare un set complex de acțiuni necesare îmbunătățirii mediului urban, incluzând noile standarde aplicate vehiculelor (EURO 5, EURO VI), ceea ce se va reflecta asupra măsurilor de promovare pe scară mai largă a aplicării diferențiate în zonele sensibile din punct de vedere al mediului și a zonelor cu nivel scăzut de emisii, cu restricții pentru transportul poluant. Recent, Comisia a adoptat o propunere de directivă asupra achiziției de vehicule nepoluante de către autoritățile publice.<sup>41</sup>

Ca parte a revizurii Politicii Comune de Transport<sup>42</sup>, Comisia va evalua necesitatea unei acțiuni suplimentare în domeniul transportului urban, în special în ceea ce privește rolul vehiculelor private în orașe și mijloacele de îmbunătățire a calității transportului public.

Comisia intenționează să continue să finanțeze Inițiativa CIVITAS<sup>43</sup>, care ajută orașele să opereze o modificare esențială în divizarea modală a transportului și să promoveze utilizarea vehiculelor nepoluante și atacarea problemei congestiei. CIVITAS mai sprijină training-ul, schimbul de informații și reluarea rezultatelor.

Hărțile de zgomot și planurile de acțiune în domeniul **zgomotului de mediu** sunt cerute de legislația europeană<sup>44</sup> în vederea reducerii zgomotului în zonele urbane mari unde nivelurile expunerii pot provoca efecte dăunătoare asupra sănătății umane, și a protejării zonelor liniștite împotriva creșterii zgomotului. Planurile de transport urban durabil vor contribui la respectarea acestor solicitări prin identificarea măsurilor menite să administreze zgomotul generat de transportul urban.

#### **6.4. Utilizarea durabilă a resurselor naturale**

Strategia Tematică în domeniul utilizării durabile a resurselor naturale<sup>45</sup> va evidenția importanța utilizării resurselor naturale într-o manieră eficientă, care să reducă impactul

<sup>38</sup> [europa.eu.int/comm/environment/air/ambient.html](http://europa.eu.int/comm/environment/air/ambient.html)

<sup>39</sup> COM(2005)446

<sup>40</sup> Aceste măsuri vor face obiectul unei evaluări a impactului.

<sup>41</sup> COM(2005)634

<sup>42</sup> COM(2001)370

<sup>43</sup> [www.civitas-initiative.org](http://www.civitas-initiative.org)

<sup>44</sup> Directiva 2002/49/EC

<sup>45</sup> COM(2005)670

asupra mediului. Un management urban mai bun poate reduce impactul utilizării zilnice a resurselor, cum ar fi energia și apa. Evitarea creșterii urbane necontrolate prin intermediul modelelor de instalare de mare densitate și mixte oferă avantaje de mediu în privința utilizării terenurilor, a transportului și încălzirii, contribuind la economisirea resurselor pe cap de locuitor.

Proiectul de directivă din domeniul Strategiei Tematice în domeniul **Prevenirii și Reciclării Deșeurilor**<sup>46</sup> clarifică obligațiile statelor membre în vederea elaborării programelor de prevenire a producerii de deșeuri la cel mai convenabil nivel geografic. Managementul urban integrat de mediu ar trebui să acopere măsurile locale de prevenire a producerii de deșeuri.

## **7. Crearea bazei de date – monitorizarea progreselor**

Pentru a monitoriza eficiența Strategiei până la momentul actual, informații publice despre mediul urban sunt necesare. Cu sprijinul EEA și în strânsă cooperare cu statele membre, Comisia va acționa pentru a îmbunătăți informațiile despre problemele legate de mediul urban la nivel european fără a mări povara asupra autorităților locale, regionale sau naționale, în vederea evaluării performanței de mediu a zonelor urbane europene de-a lungul timpului. Acest lucru va fi realizat în contextul INSPIRE (Infrastructură pentru Informație Spațială în Europa) și în legătură cu inițiativele GEO<sup>47</sup> și GMES<sup>48</sup>.

Comisia își va asuma sarcina unui viitor Audit Urban în 2006 și va publica, în 2006, un raport bazat pe indicatori care să descrie condițiile de viață într-un anumit numit de orașe din Uniunea Europeană, având în vedere aspecte economice, sociale și de mediu.

## **8. Concluzie**

Crearea unor zone urbane de înaltă calitate solicită o strânsă coordonare între diverse politici și inițiative, și o mai bună cooperare între diverse niveluri de administrație. Statele membre au responsabilitatea de a ajuta autoritățile locale și regionale să îmbunătățească performanța de mediu din orașele aflate pe teritoriul lor. Măsurile de sprijin furnizate prin intermediul acestei strategii ar trebui să contribuie la furnizarea de ajutor pentru autoritățile locale și alți actori pentru identificarea măsurilor potrivite situațiilor lor particulare, profitând de avantajul schimbului de informații în spațiul Uniunii Europene. Ele ar mai putea contribui la promovarea bunelor practici în probleme de managementul mediului în afara Uniunii Europene ( de ex. Inițiativa „Oraș verde” din cadrul Programului Națiunilor Unite pentru Mediu).<sup>49</sup>

Statele membre, autoritățile locale și regionale, ca și alți actori interesați vor fi invitați să-și facă public viziunile asupra impactului măsurilor incluse în prezenta Strategie la intervale regulate, și ca parte a unui exercițiu de consultare la scară mare, care va avea loc în 2009. Corelate cu informațiile disponibile despre performanța de mediu la nivel urban, aceste viziuni vor fi evaluate ca parte a revizuirii celui de-al șaselea Plan de Acțiune pentru Mediu (Environmental Action Plan) în 2010, când va fi luată în calcul necesitatea adoptării de măsuri suplimentare.

---

<sup>46</sup> COM(2005)667

<sup>47</sup> Grupul pentru Observarea Pământului (Group on Earth Observation)

<sup>48</sup> COM(2004)65

<sup>49</sup> [www.wed2005.org](http://www.wed2005.org)

## **ANEXĂ**

### **Exemple**

#### **Managementul integrat de mediu – Copenhaga**

Potrivit legii daneze, orașul Copenhaga a doptat o variantă locală a strategiei pentru Agenda 21. Alături de câteva alte strategii mai precise pentru diverse sectoare (de ex. trafic, deșeuri, CO2, riscuri) și de sistemul de management pentru mediu al orașului Copenhaga (numit „Dogma 2000”), această variantă locală constituie abordarea integrată a orașului în ceea ce privește managementul de mediu.

Strategia locală a Agendei 21 nu a fost încă în totalitate implementată, dar îmbunătățiri vizibile au fost raportate de către autoritățile orașului în multe provocări la adresa mediului, precum calitatea aerului, emisiile de gaze cu efect de seră, utilizarea energiei, amprenta ecologică, reciclarea și numărul de clădiri construite prin folosirea metodelor și tehnicilor de construcție durabilă. Autoritățile orașului Copenhaga consideră că s-a înregistrat o creștere a avantajului competitiv din moment ce orașul își poate prezenta proiectele și politicile de mediu companiilor interesate să-și reamplaseze sediile în acea zonă. Proprietățile amplasate în jurul apelor curate au acum un preț de închiriere mai ridicat. Colaborarea cu minoritățile etnice în subiectul găsirii de soluții la problemele de mediu a condus la o creștere a incluziunii sociale a acestor comunități și la o îmbunătățire a relațiilor dintre comunități și autoritățile orașului. Chiar autoritățile sunt mai eficiente și planifică mai bine mediul urban, iar nivelul de conștientizare pe probleme de mediu la nivelul angajaților este mai mare decât înainte.

#### **Planificarea transportului urban durabil - Nantes**

Planul de deplasare urbană (PDU) a mării arii urbane Nantes (24 de municipalități și 569000 de locuitori) a fost adoptat în 2000, în condițiile legii franceze.

Legea fixează obiective ambițioase pentru controlul traficului autoturismelor proprietate personală (obiectiv: reducerea la 50% a tuturor călătoriilor până în 2010 de la 62% în 2002) și reducerea emisiilor legate de aceasta (zgomot, CO2, poluanți atmosferici) prin activarea unor sisteme de transport eficiente și nepoluante, crearea de spații de parcare suplimentare și impunerea de taxe, promovarea utilizării intensive a reciclării și sprijinirea dezvoltării planurilor de transport de către sectorul de afaceri și instituțiile publice. În acest moment, se înregistrează o creștere anuală de 6-7% a cererii de transport.

Principalele acțiuni implementate prin intermediul PDU sunt:

- reînnoirea completă a parcului de autobuze (150 de vehicule) cu autobuze care utilizează gaze naturale, ceea ce va duce la unul dintre cele mai nepoluante parcuri de autobuze din Europa;
- extinderea rețelei de transport public (tramvai, autobuz, infrastructuri feroviare) și creșterea frecvenței, accesibilității, coordonării cu alte modalități de transport și ore de operare;
- prețuri de transport public integrat și bilete pentru toate rețelele de transport colectiv;
- dezvoltarea voluntară a planurilor de călătorie în cooperare cu marile companii care activează în marea arie urbană (13 dintre ele au semnat un acord în acest sens);
- extinderea și îmbunătățirea rețelei de piste pentru bicicletă (la ora actuală măsurând 300 de km) și dezvoltarea serviciilor de închiriere de biciclete;
- o politică de parcare integrată care favorizează rezidenții, parcare cu timp limitat pentru vizitatori, supravegherea zonelor de parcare, dezvoltarea zonelor de parcare

(2500 de locuri de parcare) din apropierea principalelor gări, spații de parcare destinate bicicletelor.