

Nová európska stratégia pre životné prostredie v mestách

Rámec environmentálnej politiky Európskej únie, jej kľúčové environmentálne dlhodobé ciele a priority stanovuje *Šiesty environmentálny akčný program*, ktorý bol vydaný rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady č. 1600/2002. Program sa týka obdobia desiatich rokov, počnúc 22. júlom 2002. Vo väzbe na zhodnotenie stavu a vývoja životného prostredia EÚ si stanovila štyri prioritné oblasti: (1) zmena klímy, (2) príroda a biodiverzita, (3) životné prostredie, zdravie a kvalita života, (4) prírodné zdroje a odpady. Špecifikáciu postupov na dosiahnutie dlhodobých cieľov uvedených v tomto programe majú stanovovať tematické stratégie, ktoré spracováva Európska komisia (EK) a predkladá ich Európskemu parlamentu a Rade. Má vypracovať celkovo sedem tematických stratégií. Jednou z nich je **Tematická stratégia pre životné prostredie v mestách**, ktorú EK schválila v januári 2006.

Čo je cieľom Tematickej stratégie pre životné prostredie v mestách?

Cieľom stratégie je prispieť k lepšej realizácii existujúcich environmentálnych politík EÚ a implementácii právnych predpisov na lokálnej úrovni podporovaním a vyzývaním orgánov miestnej správy k prijatiu integrovanejšieho prístupu k mestskému riadeniu a vyzývaním členských štátov k podporovaniu tohto procesu. Na naplnenie tohto cieľa si EK stanovila konkrétne opatrenia.

Prečo je dôležité venovať pozornosť otázke životného prostredia v mestách komplexne?

Alarmujúca úroveň znečistenia v mestách EÚ

Nové údaje Európskej environmentálnej agentúry (EEA), publikované v správe Znečistenie ovzdušia na úrovni ulíc európskych miest, zverejnené v marci 2006, ukazujú, že znečistenie ovzdušia bolo nad odporúčanou úrovňou vo všetkých 20 mestách, kde bolo znečistenie skúmané. Vzorka miest z roku 2000 obsahovala Antwerpy, Atény, Barcelonu, Berlín, Brusel, Budapešť, Gdaňsk, Graz, Helsinky, Katowice, Kodaň, Lisabon, Londýn, Marseilles, Miláno, Paríž, Prahu, Rím, Solún a Štuttgart.

„Hraničné hodnoty kvality ovzdušia, ktoré sú zamerané na ochranu verejného zdravia, sú často prekročené najmä na uliciach a iných mestských kľúčových bodoch,“ píše EEA v správe. „Zlepšenie kvality ovzdušia je preto imperatívom,“ dodáva a poukazuje na vysoké vystavenie človeka vzdušným polutantom v husto osídlených mestských oblastiach.

Zákonodarcovia v EÚ v súčasnosti skúmajú nové pravidlá, nazvané Euro 5, ktoré by obmedzili emisie jemných pevných častíc (PM) dieselovými autami na 5 mg/km. Ministri životného prostredia krajín EÚ vyjadrili podporu a zahrnutie dlhodobých limitov do návrhu zverejneného minulý rok EK. Vyzvali tiež EK, aby „len čo to bude možné“ prišla s návrhmi na zníženie polutantov, emitovaných ťažkými vozidlami (Euro 6). Ďalej ministri uznali, že súčasné politiky by zlyhali v snahe o značné zníženie zdravotných dopadov znečistenia ovzdušia do roku 2020 a tvrdia, že „v boji proti znečisťovaniu ovzdušia musia byť prijaté dodatočné aktivity.“

(Zdroj: EurActiv)

Štyria z piatich obyvateľov Európy žijú v mestských oblastiach, kde je stret environmentálnej, ekonomickej a sociálnej dimenzie najmarkantnejší. V mestách je sústredená podstatná časť environmentálnych problémov vo vzťahu k človeku, avšak mestá sú rozhodujúcim faktorom pre rozvoj hospodárstva, sídlom obchodu, nezanedbateľným zdrojom záujmu z hľadiska rozvoja cestovného ruchu.

Aké sú hlavné environmentálne problémy miest?

Environmentálne problémy v mestách sú zvlášť komplexné, pretože ich príčiny navzájom súvisia. Lokálna snaha vyriešiť jeden problém, môže viesť k vzniku problémov v inej oblasti, a preto je potrebné k ich riešeniu použiť integrovaný prístup. Vo väčšine prípadov sa jedná o rovnaké, resp. veľmi podobné problémy, s ktorými



Miláno

mestá zápasia: nízka kvalita ovzdušia, vysoká hustota dopravy a dopravné zápchy, vysoká hladina vonkajšieho hluku, neorganizované rozrastanie miest a tvorba odpadu a odpadových vôd.

Aké opatrenia prijala táto stratégia?

Integrované environmentálne riadenie

Integrované prístupy majú za následok lepšie plánovanie a významnejšie výsledky. Komisia preto orgánom miestnej správy odporúča podniknúť kroky na dosiahnutie väčšieho využitia integrovaného riadenia na miestnej úrovni. Mnohé úspešné mestá zaviedli systémy environmentálneho riadenia ako sú napr. EMAS alebo ISO 14001. Realizované sú dobrovoľné iniciatívy Miestnej agentúry 21, ale niektoré štáty prijali zákony na zabezpečenie integrovaného riadenia mestského



Barcelona

prostredia (napr. Dánsko, Francúzsko, Poľsko, Slovinsko).

Príklad: Integrovaný environmentálny manažment – Kodaň, Dánsko

V súlade s platným zákonným predpisom mesto Kodaň schválilo dokument *Stratégia Miestnej agentúry 21*. Spolu s ďalšími špecifickými stratégiami pre rôzne sektory (napr. doprava, odpady, riziká) a vlastným environmentálnym manažérskym systémom pre mesto Kodaň, tieto tvoria integrovaný prístup k manažmentu životného prostredia mesta. *Stratégia Miestnej agentúry 21* ešte nie je plne implementovaná, avšak zdokumentované bolo výrazné zlepšenie v mnohých oblastiach, zahŕňujúcich kvalitu ovzdušia, emisie skleníkových plynov, využitie energie, recyklovanie a výstavbu budov s využitím trvalo udržateľných konštrukčných metód.

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

Usmernenie pre plány trvalo udržateľnej mestskej dopravy

Mestská doprava má priamy vplyv na znečistenie ovzdušia, hluk, dopravné zápchy, na druhej strane je veľmi významná pre zabezpečenie mobility obyvateľstva. Prijatie a realizácia plánov mestskej dopravy je v určitých členských štátoch povinná (napr. Francúzsko, Veľká Británia). Niektoré mestá prijímajú plány na dobrovoľnej báze.

Príklad: Trvalo udržateľné plánovanie dopravy v meste – Nantes, Francúzsko

V súlade s platným zákonom bol v roku 2000 prijatý plán mestskej dopravy mestskej aglomerácie Nantes (569 000 obyvateľov). Zákon stanovil veľmi ambiciózne ciele v regulácii nárokov v doprave (cieľ: redukcia o 50 % všetkých ciest) a redukcii súvisiacich emisií prostredníctvom vývoja efektívneho a čistého systému hromadnej dopravy, riadenia parkovacieho systému a poplatkov za parkovanie, podpory vývoja dopravných plánov pre inštitúcie verejného i súkromného sektora.

Hlavné plánované aktivity sú tieto: kompletná obnova autobusového parku (150 vozidiel) za vozidlá jazdiace na plyn, čím vznikne jeden z najčistejších vozových parkov v Európe; financovanie rozšírenia verejnej dopravy (elektricky, trolej-busy, autobusy, železničná doprava), zvýšenie frekvencie prepravy, dostupnosti miest a prevádzkového času; rozvoj a

zdokonalenie cyklistických dráh, rozvoj a podpora prenájomov bicyklov; tvorba dobrovoľných plánov dopravy v kooperácii s hlavnými zamestnávateľmi mestskej aglomerácie a tvorba integrovanej politiky parkovania (vytvorenie parkovacích oblastí blízko dostupných k železničným staniciam, parkovacích miest pre bicykle, kontrola parkovísk).

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

Podpora vzájomného poskytovania osvedčených postupov medzi krajinami EÚ

Aby sa miestnym orgánom umožnilo učiť sa jeden od druhého, je dôležité zlepšiť ich prístup k existujúcim riešeniam.

- Projekty budovania sietí kontaktov a demonštračné projekty

EK bude prostredníctvom vybraných nástrojov (LIFE+, Kohézna politika a Rámcový program pre výskum) poskytovať miestnym a regionálnym orgánom podporu na výmenu osvedčených postupov a na demonštračné projekty

súvisiace s mestskými problémami.

- Sieť štátnych centier pre mestské otázky

Do konca roka 2006 EK vyhodnotí pilotný projekt zameraný na vytvorenie siete štátnych stredísk zameraných na zabezpečenie informácií o sociálnych, ekonomických a environmentálnych problémoch v mestských oblastiach. Následne zváži jeho využitie ako stavebného prvku pre „Európsky rámcový program pre výmenu skúseností o mestskom rozvoji“.

Internetový portál EK pre miestne orgány - ako súčasť akčného plánu na zlepšenie komunikácie v rámci Európy EK skúma realizovateľnosť tematického portálu pre miestne orgány.

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

Využitie iných podporných programov Spoločenstva

- na dosiahnutie svojich cieľov bude stratégia musieť využiť aj možnosti predstavené inými politikami:

- Kohézna politika - návrhy EK týkajúce sa Kohézneho fondu a štrukturálnych fondov na obdobie rokov 2007 - 2013 obsahujú významné možnosti pre podporu riešenia environmentálnych priorít v mestských oblastiach.

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

- Výskum

Európska komisia bude poskytovať podporu pre ďalšie výskumy týkajúce sa mestskej problematiky a aktívne bude zapájať miestne orgány a bude sa snažiť sprístupniť miestnym orgánom už vypracované materiály, a to v mnohých jazykoch, aby tak uľahčila ich využitie na lokálnej úrovni. Celé znenie dokumentu je možné nájsť na stránke: http://ec.europa.eu/comm/environment/urban/pdf/com_2005_0718_sk.pdf

Ing. Zuzana Lieskovská

Slovenská agentúra životného prostredia

Banská Bystrica

Ilustračné foto: Juraj Kostúrik

Komunikačné a interpretačné stratégie cestovného ruchu v NAPANT-e

„Jdyla spolunajživania turistiky a ochrany prírody prežíva posledné obdobie iba v ťažšie, prípadne najťažšie dostupných častiach našich pohorí. Tam ešte nájdeme vzťah, aký bol bežný pred 30 - 50 rokmi. Ojedinelý turista alebo malá skupina turistov putujú krajom, ktorým vedú iba chodníky, úzke vozové cesty, kde stravu i nocľah podmieňuje obsah a váha pleciaku. Väčšina našich pohorí je veľmi dobre sprístupnená, miestami aj dobre vybavená stravovacími a ubytovacími zariadeniami. Čím viac turistika preberá jednu z vlastností cestovného ruchu, t. j. masovosť podujatí, tým aj silnejú rozpory medzi turistikou, cestovným ruchom na jednej strane a ochranou prírody na strane druhej. Koexistenciu vystriedal protiklad, rozpor...“

Čoraz častejšie sa siahla k limitom, obmedzujúcim opatreniam; mnohí vidia v nich jediné riešenie. Ak analyzujeme tento jav, jeho vývoj a doterajšie výsledky, musíme prísť k záveru, že ide o riešenie krátkodobé, v konečnom dôsledku málo účinné. Obmedzuje opatrenia sú namieste, ak treba urýchlene zastaviť nežiaduce znehodnocovanie a ak musíme vytvoriť podmienky pre jeho regeneráciu. Konečným výsledkom bude odstránenie rozporov a ich nahradenie symbiózou, spolunajživáním medzi turistikou, cestovným ruchom a ochranou prírody. Aby sme dosiahli stav symbiózy, musíme rešpektovať určité zásady, ale aj vytvárať predpoklady a podmienky pre hlbšiu, účinnejšiu spoluprácu medzi turistikou, cestovným ruchom a ochranou prírody.“ (PACL, 1981)

Vychádzajúc z týchto poznatkov naskytá sa otázka, aká forma je účinná pre presadenie záujmov ochrany prírody v kontexte súčasných poznatkov z praxe, najmä pri tvorbe a prerokovaní území NATURA 2000 (SKUEV) a chránených vtáčích území (CHUV). V existujúcom legislatívnom prostredí a sociálno-ekonomických podmienkach naráža Štátna ochrana prírody SR (ŠOP SR) na nechuť k spolupráci kľúčových subjektov (investori a prevádzkovatelia zariadení cestovného ruchu, vlastníci a užívateľia pozemkov, samosprávy atď.) pôsobiacich na území so zvýšeným stupňom ochrany – národný park, resp. maloplošné chránené územia (stupeň OP 3. - 5. podľa zákona č. 543/2002 Z. z. o ochrane prírody a krajiny v znení neskorších zákonov). Na druhej strane súčasný systém och-

rany životného prostredia a prírody na Slovensku nie je dostatočne pripravený na zvládnutie možných negatívnych vplyvov intenzívneho rozvoja hospodárstva, vrátane cestovného ruchu. Pritom cestovnému ruchu sa pripisuje (niekedy až prehnane) dôležitý význam pre regionálny rozvoj. Turizmus je vnímaný ako riešenie hospodárskych problémov, predovšetkým v zaostatých regiónoch Slovenska, ktoré sú však z hľadiska ochrany životného prostredia vzácné. Skúsenosti z ostatných európskych krajín ukazujú, že je možné v chránených oblastiach alebo v ich okolí dosiahnuť ekonomický rozvoj, vrátane cestovného ruchu, ktorý je v súlade s ochranou životného prostredia a prírody a prispieva k trvalo udržateľnému rozvoju

Toto boli východiská pre vypracovanie projektu **Komunikačné a interpretačné stratégie cestovného ruchu v Národnom parku Nízke Tatry (NAPANT)**, ktorý bol pripravený a vypracovaný v spolupráci Nadácie EKOPOLIS a Správy NAPANT-u v r. 2004 - 2005 a do realizácie uvedený v prvom štvrtroku 2006. Projekt sa



zaoberá problematikou, ktorá doposiaľ nebola na Slovensku dostatočne spracovaná. Pomocou komunikácie, zvýšenia starostlivosti o životné prostredie (prostredníctvom interpretácie), vytvorenia konsenzu a zhody má byť nájdený dôležitý a z dlhodobého hľadiska efektívny spôsob riešenia konfliktu medzi ochranou prírody a cestovným ruchom. Vzhľadom na šírku problematiky a „biele miesta“ na mapách v tejto oblasti bolo zvolené modelové územie NATURA 2000 Ďumbierske Nízke Tatry (SKUEV 0302), pričom v prvej fáze budú spracované materiály so všeobecnou platnosťou. Tieto nájdú možnosť uplatnenia v ktoromkoľvek chránenom území na Slovensku. Ďalšie dve fázy predstavujú prípravu podkladov v rámci NAPANT a ich implementáciu na vybranom území Ďumbierske Nízke Tatry v časovom horizonte do februára 2008. Cieľom je, prostredníctvom komunikácie nájsť riešenie pre záujmové skupiny, ktoré budú akceptovať a zároveň budú rešpektovať ochranu životného prostredia. Náznak možných riešení predstavujú rôzne formy trvalo udržateľného cestovného ruchu.

Po skončení tohto projektu budú získané skúsenosti, vyvinuté nástroje a metódy k dispozícii aj pre ostatné chránené oblasti na Slovensku, vrátane oblastí Natura 2000 s väčším turistickým významom.

Nositeľmi projektu v rámci SR sú Nadácia EKOPOLIS (www.ekopolis.sk) a ŠOP SR, Správa NAPANT (www.napant.sk). Komunikáciu s donorskou nadáciou DBU - Deutsche Bundesstiftung Umwelt (www.dbu.de) zabezpečuje združenie ETE - Ekologický turizmus v Európe, Bonn (www.oete.de). Do projektu sú zapojení aj niektorí externí experti z oblasti marketingu a trvalo udržateľného turizmu. Projekt je financovaný z viacerých zdrojov: 50 % rozpočtu poskytla nemecká nadácia DBU, zvyšná časť rozpočtu (vrátane nefinančných príspevkov) pochádza najmä od projektových partnerov, t. j. S-NAPANT, Nadácia Ekopolis a ETE.

Kontaktné osoby: Správa NAPANT – Adalbert Mezei, 048 4130888, 0905 499054, mezei@sopsr.sk, Nadácia Ekopolis – Ján Roháč, 045 6920203, 0905 240137, rohac@stonline.sk. Pravidelné informácie na www.napant.sk