

EURÓPAI PARLAMENT

2004



2009

Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság

IDEIGLENES
2006/2061(INI)

5.4.2006

JELENTÉSTERVEZET

a városi környezetre vonatkozó tematikus stratégiáról
(2006/2061(INI))

Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság

Előadó: Hegyi Gyula

PR_INI

TARTALOMJEGYZÉK

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY	3
INDOKOLÁS	8

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY

a városi környezetre vonatkozó tematikus stratégiáról (2006/2061(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel "A városokkal kapcsolatos kérdések a bővítéssel összefüggésben"¹ című 2005. október 13-i és a fenntartható fejlődés környezeti aspektusairól² szóló 2006. január 18-i állásfoglalására,
 - tekintettel a Tanácshoz és az Európai Parlamenthez intézett, a városi környezetre vonatkozó tematikus stratégiáról szóló bizottsági közleményre (COM(2005)0718),
 - tekintettel a Tanácshoz, az Európai Parlamenthez, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsághoz és a Régiók Bizottságához intézett, „A Városi Környezet Tematikus Stratégia előkészítő anyaga” című bizottsági közleményre (COM(2004)0060),
 - tekintettel a hatodik közösségi környezetvédelmi cselekvési program megállapításáról szóló 2002. július 22-i, 1600/2002/EK európai parlamenti és tanácsi határozatra,
 - tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
 - tekintettel a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság jelentésére, valamint a Regionális Fejlesztési Bizottság és a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság véleményére (A6-0000/2006),
- A. mivel az európai népesség mintegy 80%-a városlakó, szükségleteiket és érdekeiket azonban a szükségesnél jóval csekélyebb mértékben veszik figyelembe az Európai Unió alapjai, projektjei, kezdeményezései és stratégiái,
- B. mivel a városi környezetre vonatkozó tematikus stratégia célja, hogy a bürokrácia csökkentésével, a környezetpolitika végrehajtási hatékonyságának javításával és a helyi szintű hosszú távú környezeti tervezés ösztönzésével hozzájáruljon az európai városok általános környezetvédelmi teljesítményéhez,
- C. mivel az új tagállamokban a tömegközlekedés aránya, bár csökkenőben, még mindig magasabb, mint a régi tagállamokban, miközben a személygépkocsit használók száma drámai gyorsasággal nő, és ez azonnali és határozott európai intézkedéseket tesz szükségessé,
- D. mivel a 6. környezetvédelmi cselekvési program különösen kiemelte a növekvő forgalommal járó problémák megoldásának, valamint a forgalomnövekedés és a GDP-növekedés hatékony szétválasztásának szükségességét,
- E. mivel az Európai Unió energiafüggősége a városok szintjén is kezelendő, hisz az energiafogyasztás legnagyobb arányban a közlekedési ágazatban nő, és mivel az olyan

¹ *Elfogadott szövegek*, P6_TA-PROV(2005)0387.

² *Elfogadott szövegek*, P6_TA-PROV(2006)0020.

egyéb területeket, mint pl. a lakóépületeket és a fűtést érintő politikák főleg helyi szinten dőlnek el,

1. üdvözli a városi környezetre vonatkozó tematikus stratégiáról szóló bizottsági közleményt; úgy véli azonban, hogy az nem elegendő a 6. környezetvédelmi cselekvési program célkitűzéseinek eléréséhez;
2. sajnálja, hogy a 6. környezetvédelmi cselekvési program szándékaival ellentétben a Bizottság a cselekvési program egyetlen célkitűzésének elérése érdekében sem köt ki jogilag kötelező intézkedéseket és határidőket;
3. sajnálja, hogy a városi környezetre vonatkozó tematikus stratégia nem tesz kísérletet az európai politika városi és vidéki területek közötti kiegyensúlyozására; megítélése szerint a városi és külvárosi problémák ilyen szintű elhanyagolása vezethetett néhány tagállamban zavargásokhoz és válság kialakulásához;
4. kéri a Bizottságot, hogy adjon ki iránymutatást a környezeti levegő minőségéről és a Tiszta levegőt Európának elnevezésű programról szóló, elfogadás előtt álló irányelv alkalmazására vonatkozóan, és biztosítsa e jogi eszköz megfelelő végrehajtását;
5. hangsúlyozza, hogy a Bizottság korábbi közleményében (COM(2004)0060) javasoltak szerint a közösségi jognak elő kellene írnia egy fenntartható városkezelési terv (SUMP) és egy fenntartható városi közlekedési terv (SUTP) meglétét a 100 000-et meghaladó népességű agglomerációkban; egy ilyen jogszabálynak egyértelmű határidőket és helyi, illetve európai szinten meghatározott, jogilag kötelező célokat kellene tartalmaznia, minthogy az önkéntes alapon hozott intézkedések a múltban nem bizonyultak hatékonyak;
6. úgy véli, hogy a városkezelési tervnek többek között az alábbi dokumentumokat kellene figyelembe vennie:
 - hulladékkezelési terv (módosított 75/442/EGK irányelv)
 - zajtérképek és cselekvési tervek, amennyiben ilyenek rendelkezésre állnak (2002/49/EK irányelv)
 - helyi légszennyezési terv vagy program, amennyiben rendelkezésre áll (96/62/EK irányelv)
 - helyi környezetvédelmi tervek és programok a 2001/42/EK irányelv alapján;
7. úgy véli, hogy a városkezelési tervet az alábbiak szerint kellene elkészíteni:
 - a) adatok és releváns információk összegyűjtése a következőkhöz kapcsolódóan:
 - az ezen állásfoglalás 6. bekezdésében említett területek,
 - üvegházhatású gázok helyi kibocsátási szintje,
 - városszerkezet és a zöldterületek aránya,
 - a helyi biocid felhasználás,
 - környezettel összefüggő egészségügyi problémák,
 - egy olyan környezet kialakításának lehetőségei, amely akadálymentes a

fogyatékkal élők, az idősek és általában mindenki számára,

b) célkitűzések az alábbiak vonatkozásában:

- az a) pontban említett területeken kialakult helyzet javítása,
- a fenntarthatóság érvényesítése a várospolitikai minden területén,
- a városi közlekedési tervvel való összhang megteremtése,

c) a b) pontban említett célkitűzések elérése érdekében végrehajtandó politikai intézkedések és fellépések;

8. hangsúlyozza, hogy a nem kormányzati szervezeteket és más érdekelt feleket is be kell vonni a városkezelési terv elkészítésébe, amelyet azután nyilvánosságra kell hozni; úgy véli továbbá, hogy az elért előrelépések rendszeres értékelése és az ilyen értékelések eredményeinek közzététele is alapvető fontosságú;
9. kéri a Bizottságot, hogy az új városfejlesztések tekintetében a Bizottság tegyen javaslatot az egy főre eső zöldterület arányára vonatkozó célra, és úgy véli, hogy e célt a városkezelési tervbe is be kell építeni, hogy az annál kevesebb zöldterülettel rendelkező városrészekben elkerülhető legyen a zöldterület további csökkentése;

Fenntartható városkezelés

10. arra kéri a tagállamokat, hogy nemzeti stratégiai referenciakereteikben és operatív programjaikban a zöldmezős fejlesztéseket korlátozó és a barnamezős fejlesztéseket ösztönző projekteket részesítse elsőbbségben;
11. kéri a tagállamokat, hogy a helyi hatóságokat ösztönözze a Környezetvédelmi vezetési és hitelesítési rendszer használatára;
12. a helyi környezetszennyezés elkerülése érdekében a zöldhulladék elégetésével szemben a komposztálás ösztönzését támogatja;
13. hasonlóan fontosnak tartja a polgárok nagyobb mértékű bevonását a helyi döntéshozatali folyamatba mind politikai, mind technikai eszközökkel;

Fenntartható városi közlekedés

14. javasolja a 2002–2012 közötti időszakban a közlekedés során megtett utak 5%-ának átirányítását az egyéni közlekedési módoktól (személygépkocsi) az olyan fenntartható közlekedési módok felé, mint a tömegközlekedés és a kerékpározás;
15. hangsúlyozza, hogy a mobilitáshoz való általános hozzáférés (azok számára is, akiknek nincs saját autójuk) megfontolást érdemlő szociális tényező;
16. úgy véli, hogy a városi közlekedési terveknek tartalmaznia kell azon eszközöket, amelyekkel a helyi hatóságok:
 - ösztönözni kívánják a nem motorizált közlekedési módokat, mint pl. a kerékpározás és

a gyaloglás, kiterjedt kerékpárút-hálózat kiépítésével és a gyalogosok számára biztonságos járdák és átkelők biztosításával,

- elő kívánják mozdítani a tömegközlekedést európai forrásokból finanszírozva a tömegközlekedési infrastruktúra fejlesztését, és terjeszteni kívánja a létező jó példákkal kapcsolatos információkat, mint amilyen az integrált tarifa- és menetjegyrendszer és a P+R rendszerek fejlesztése,
- meg kívánja állítani az egyéni személygépkocsi-használat növekedését, parkolási korlátozások és forgalomterhelési díjak bevezetésével;

17. javasolja a 30 km/órás sebességkorlátozás bevezetését a belvárosok területén annak érdekében, hogy az európai közlekedési politikáról szóló fehér könyvben foglaltaknak megfelelően 2010-ig 50%-kal csökkenjen a halálos kimenetelű közúti balesetek száma;

18. a városon belüli áruszállítás javítása érdekében városi logisztikai tervek készítését javasolja;

19. emlékeztet arra, hogy a légszennyezettség az EU-ban jelentős egészségi problémákat kiváltó tényező; ezért hangsúlyozza, hogy a nagy légszennyezettséggel terhelt városok vegyék fontolóra forgalomterhelési díjak bevezetését és alacsony kibocsátási zónák kijelölését;

Fenntartható várostervezés

20. megjegyzi, hogy a Bizottság megfelelően határozta meg az ezen a területen kialakult helyzetet, és pontosan jelölte meg a problémákat; azonban nem tett javaslatot ezek megoldását célzó intézkedésekre;

21. problematikusnak tartja azt a szociális dimenziót is, amelyet a tömegtermelt, előre gyártott lakótelepi házakban élő több millió ember jelent; ezért felszólítja a tagállamokat, hogy részesítsék elsőbbségben azon projektek finanszírozását, amelyek e területek/külvárosok rehabilitációját célozzák, holisztikus (különösen szociális, kulturális és környezeti) megközelítés alkalmazása révén;

22. hangsúlyozza, hogy egyes történelmi negyedek – közös örökségünk értékes elemei – évtizedek óta elhagyatottan állnak a városokon belül; ezért kéri a Bizottságot, hogy adjon ki iránymutatásokat e területek megfelelő rehabilitációjának ösztönzésére;

23. úgy véli, hogy az olyan, éghajlatváltozás okozta, városokban előforduló problémák kezelése érdekében, mint a természetes szellőzés hiánya, amely időnként nagyon magas hőmérsékletekhez és súlyos levegőszennyezéshez vezet, valamint a magas épületek között kialakuló szélcsatorna jelenség elkerülése érdekében a városi éghajlathoz kapcsolódó kutatást be kellene építeni a várostervezésbe; hangsúlyozza, hogy a zöldterületek elvesztése a természetes szellőzést is csökkenti;

24. sürgeti a tagállamokat, hogy támogassák a távfűtés fejlesztését és modernizálását célzó, EU által társfinanszírozott projekteket, és támogassák a távfűtés kiterjedtebb kiépítését és használatát; ezzel összefüggésben hangsúlyozza, hogy energiaválság esetén a távfűtési

rendszerekkel könnyebben végrehajtható egy új energiaforrásra történő átállás;

25. hangsúlyozza, hogy a városokban új vízgazdálkodási módszereket kell kidolgozni, hogy hosszabb időn át is képesek legyenek tartalékolni az esővizet a forró és száraz nyarak folyamán;

Fenntartható városépítés

26. sajnálja, hogy bár a fenntartható városépítés „A Városi Környezet Tematikus Stratégia előkészítő anyaga” című bizottsági közleményben a négy elsőbbségi problémakör egyikeként jelent meg, a javasolt stratégia semmilyen konkrét intézkedést nem tartalmaz e területen;

27. hangsúlyozza, hogy fontos volna az energiahatékony tervezés (szigetelés, megújuló energiák hasznosítása, zöld tetők, passzív/aktív napenergia-hasznosítás, alacsony energiafelvételű házak, stb.) révén növelni az épületek környezeti teljesítményét; támogatja a megújuló energiák városi környezetben való hasznosítását;

28. javasolja, hogy az EU különítsen el forrásokat épületek és lakónegyedek korszerűsítésére, és a tagállamok vegyék igénybe e támogatásokat;

29. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.

INDOKOLÁS

Az európai polgárok mintegy 80%-a városlakó, ám szükségleteiket és érdekeiket a szükségesnél jóval csekélyebb mértékben veszik figyelembe az Európai Unió alapjai, projektjei, kezdeményezései és stratégiái. E városlakók az Európai Unió másodrendű polgárai, legalábbis a nekik címzett EU-s finanszírozások szintjéből kiindulva. A városok és peremkerületek problémáinak elhanyagolása egyes tagállamokban zavargásokhoz és válság kialakulásához vezetett, beleértve olyan tagállamokat is, amelyek a finanszírozási politika vidéki és városi területek közötti kiegyensúlyozása helyett a mezőgazdaság kiemelt támogatását ösztönzik.

„A Városi Környezet Tematikus Stratégia előkészítő anyaga” című bizottsági közlemény sokkal célratörőbb volt, mint a Bizottság végleges javaslata. A cél, hogy európai szinten hozzájáruljunk egy erős keret létrehozásához, amely képes elindítani bevált gyakorlatokra épülő helyi kezdeményezéseket, a helyi döntéshozókra bízva a módszerek és célok meghatározását. E keret kulcseleme, hogy a 100.000-et meghaladó népességű fővárosok és agglomerációk (vagyis a 25 tagú EU 500 legnagyobb városa) készítsen tervet a városi környezet kezelésére. E tervnek tartalmaznia kellene a fenntartható városi környezet kialakításához szükséges célokat, és a megfelelő környezetkezelési rendszer alkalmazását a terv kivitelezésének biztosítására. Az előadó őszintén hiszi, hogy e cél a városok érdekeit szolgálja, miközben nem korlátozza az adott kereten belül végrehajtandó adekvát intézkedések meghatározására vonatkozó jogukat.

A városok demokratikus döntéshozatali folyamatai mind politikai, mind technikai eszközökkel javíthatók. A politikai szinten ötvözni kell a konzultatív (közvetlen) és a képviseleti demokrácia elemeit. A helyi kérdéseket érintő ügyekben több népszavazásra van szükség a kisebb városok, kerületek vagy egyéb kis lakókörzetek szintjén, a probléma jellegétől függően. A helyi hatóságok népszavazások, elektronikus felmérések vagy ad-hoc helyi konzultációk útján tájékozódhatnak polgáraik véleményét érintően. Egyes on-line szolgáltatások megfelelő és naprakész információkat biztosítanak az olyan közösséget érintő problémákról, mint pl. a környezeti indikátorok, a valós idejű légszennyezettségi adatok, stb. Nem szabad azonban megfeledkezni azokról, akik nem rendelkeznek internet-, illetve média-hozzáféréssel. Az ő tájékoztatásukhoz hagyományosabb csatornákat kell alkalmazni.

A helyi önkormányzatok alkalmazottainak és döntéshozóinak képzése, amely a fenntarthatóság fontosságát érintő ismereteik elmélyítésére hivatott, a helyi politika megváltoztatásának elemi feltétele. E képzést európai szinten kell koordinálni, a helyes gyakorlatokról készült elemzések és tankönyvek biztosításával, valamint egy európai tanterv kidolgozásával. E tekintetben a Bizottság javaslata jól ragadja meg a problémát, ám nem tartalmaz konkrét intézkedéseket és határidőket. Minthogy a környezeti politika minden szakterületét érinti, a fenntartható városkezelési rendszereken keresztül ezeket progresszív módon kellene koordinálni, már a folyamatok elején bevonva valamennyi döntéshozót, ezáltal érvényesítve a környezetvédelmi megfontolásokat minden politikai területen. E célkitűzés elérése érdekében európai szintű koordinációra és finanszírozásra van szükség.

Közlekedés:

A belvárosi részeken és más lakóövezetekben (vagy akár az egész város területén) kötelezővé tett sebességkorlátozás csökkenti a balesetek számát (kivált a súlyos baleseteket), egyúttal mérsékli a lég- és zajszennyezettséget. A megfelelő megengedett sebességet 30 és 50 km/óra között kellene meghatározni, a helyi viszonyoktól és szokásoktól függően. A szigorú közúti sebességellenőrzés emberéleteket menthet, és hozzájárul a környezet védelméhez, míg a közúti ellenőrzések hiánya tragikus halálesetekhez vezet.

A városközpontokban nem további parkolóhelyek kiépítésére, hanem a parkolás korlátozására van szükség. Új parkolóterületeket a metró, a helyi érdekű vagy a nagyvasút peremkerületi állomásai mellett kell kialakítani.

Elsőbbségben kell részesíteni a nem motorizált közlekedési módokat minden más közlekedési móddal szemben, a tömegközlekedést a személygépkocsi-használattal szemben, és a kevésbé szennyező személyautókat egyéb járművekkel szemben: ez a fenntartható közlekedési politika alapvető szabálya. A nem motorizált közlekedéshez (gyaloglás és kerékpározás) szükség van a kerékpárút-hálózat kibővítésére. A gyalogos közlekedést a biztonságos járdák és átkelők biztosításával kellene ösztönözni. Kétszintes átkelők esetében nem a gyalogosokat, hanem a gépjárműforgalmat kell a föld szintje alá vagy fölé terelni. A járdán történő parkolást szigorúan tiltani és következetesen büntetni kell.

A költséges földalatti rendszereken (metró) túl léteznek egyéb modern tömegközlekedési módok is. A villamos Európa-szerte reneszánszát éli. A helyi viszonyoktól függően az egyes pályaszakaszokat az utcaszint alá is lehet építeni („pre-metró”), a külső városrészekben pedig haladhatnak zárt pályán „gyorsvillamosként”. Az elővárosi vasutak szintén hasznos részei a tömegközlekedési hálózatnak. Metró nélkül azonban csaknem elképzelhetetlen egy korszerű nagyváros.

Az éjszakai tömegközlekedésnek kulcsszerepe van a mai városi életben. Ez lehetőséget biztosít a külvárosi fiataloknak, hogy kivegyék a részüket a belvárosi nyüzsgésből, ugyanakkor csökkenti az ún. diszkóbalesetek számát az utakon.

Az elektronikus fizetési rendszerben szedett behajtási díj, ami ma Londonban és Stockholmban már sikerrel alkalmazott módszer, az egyetlen lehetséges út a jövőben más európai nagyvárosok előtt is. Egyes városokban (pl. Budapesten) gyakorlati okokból a hídpénz-rendszer szolgálhatja ugyanezt a célt, egy lényegesen olcsóbb és egyszerűbb rendszerben, miután a legtöbb gépkocsi naponta legalább kétszer áthalad valamelyik hídon.

A tömegközlekedés részesedése a teljes közlekedésből az újonnan csatlakozott 10 EU tagállamban még mindig magasabb, mint a régi tagállamokban. Fontos lenne megőrizni ezt az arányt a tömegközlekedési rendszer uniós, nemzeti és helyi összefogással történő fejlesztése révén.

Minden városnak tervet kellene készítenie az egyéni gépkocsi-használatra irányuló igény csökkentésére, világos, és esetleg kötelezően teljesítendő célokkal. Ehhez természetesen szükség van hatékony és tiszta tömegközlekedésre. Az EU által finanszírozott

tömegközlekedés-fejlesztés és az egyéni gépkocsi-használat csökkentése összekapcsolható, természetesen reális ütemterv mellett.

Szükség van integrált tarifa- és menetjegyrendszerekre, nemcsak az egyes városok tömegközlekedését, hanem a helyi érdekű vasút, és a nagyvasút megfelelő részeit is beleértve.

Hőhullámok:

A hőhullámok sok várost pokollá változtatnak a forró nyári napokon és esteiken. A globális éghajlatváltozás miatt a jövőben még melegebb nyarakra számíthatunk. A hőhullámok nyaranta több tízezer európai polgár halálát okozzák, akik fájdalmas és megalázó véget érnek. Hőhullámok idején életbe léptethető válságtervekre minden európai városban nagy szükség van, kivéve talán egyes északi területeket. A hőhullámokkal szembeni védekezés egyszerű: több vízre, több zöldterületre, csökkentett utcai üvegházgáz-kibocsátásra, és, bizonyos esetekben, légkondicionálásra van szükség. A zöld tetők és homlokzatok, a friss víz és a természetes hűtőrendszerek azonban sokkal jobbak, mint a légkondicionálás, ami mind az emberi egészség, mind a globális éghajlat szempontjából káros. Hosszú és meleg nyarak várnak ránk, és következményeik fontos szerepet játszanak a várospolitikában. A várostervezésnek beépített széltereléssel és a városok megfelelő átszellőzésének biztosításával elkerülhetővé kell tennie a hőszigetek kialakulását.

Zöld kis- és nagyvárosok:

A városközpontoknak vonzó lakóhelyekké kell válniuk. Ehhez több zöldre van szükség a belvárosokban. Akár egy tíz négyzetméternyi zöld szigetcské is feldobja a belváros hangulatát, feltéve persze hogy vannak a közelben nagyobb parkok és kertek is. A központon kívül elhelyezkedő nagyobb parkok, városi erdők, tavak és más zöldterületek fontos részei egy élhető városnak. Számos állatfaj is otthonot talál az urbanizált élettérben, és a biodiverzitás helyenként növekszik a városainkban. Az állatok - bizonyos mértékig - alkalmazkodnak a városi élettérhez. A városlakó gyermekek többségének ők jelentik „az állatvilágot”. A szórakoztató tájékoztató poszterek, az „állatok a városban” jellegű színesen bemutatkozó előadások, vagy a tanárok, illetve állatgondozók által tartott kültéri „biológia órák” hozzájárulhatnak egy környezettudatosabb generáció kineveléséhez.

A szabadtéri tevékenységek a városi élet szerves részei. Dél-Európában a mindennapi élet hagyományos értékeihez tartoznak, de Nyugat- és Közép-Európában is egyre népszerűbbek. A zárt parkok és kertek tisztábbá tehetik a levegőt, de nem szolgálják a városiakok valódi igényeit. Tavasztól ősziig a városi élet minősége nagyban függ a kínáló szabadtéri események számától. Egy szabadtéri koncerten résztvevők teljes mértékben megértik a levegőtisztosítás és az autózaj okozta veszélyeket. A nyilvános szabadtéri vetítések és egyéb nyilvános bemutatók ingyenes szórakozást kínálnak a fiatalok, a nyugdíjasok és a turisták számára. A nyári városi strandok, a plázsok (pl. Párizsban, Brüsszelben, és az elmúlt években Budapesten) szintén hasznos projektek, több százezer városiak szórakozását biztosítják. A városoknak nyáridőn nem szabad börtönökké válniuk, hanem kellemes és színes élőhelyet kell nyújtaniuk azoknak, akik nem tudnak hosszabb vakáció ürügyén kiszakadni onnan.

A folyópartok, régi rakpartok és dokkok felújítása új városi élettereket eredményez, és a nyílt vízfelületek újjáélesztése is felfrissíti a környezetet.

A gazdaságos vízhasználat és vízkezelés, beleértve az esővizek tárolását és újrahasznosítását és a WC-k ésszerű öblítését, szintén meghatározó eleme a fenntartható jövőnek.

A terjeszkedés és a külvárosok problémái:

Mind a régi, mind az új tagállamokban több millió ember él tömegtermelt, előre gyártott lakótelepi házakban. Számos nyugati városban e lakótelepek elgettósodtak, a szónak etnikai és szociális értelmében egyaránt. E külvárosok rehabilitációjához összetett szociális, kulturális és környezetvédelmi programokra van szükség. Jó iskolákra és szakképzésre, állandó szerződést kínáló munkahelyekre, a különböző kultúrák megismerésére (mind a helyi, mind a származási ország kultúráját ideértve), a belvárosba és munkahelyekre (iskolákba) tartó jó tömegközlekedésre van szükség. Közép-Európában a legtöbb ilyen lakótelepből még nem vált gettó, lakóik többsége az alsó középosztályhoz tartozik. Ebben a térségben az épületek fizikai állapota aggasztó. Az újonnan csatlakozott tagállamokban a társadalmi béke és a városi élet fejlődése fenntartása szempontjából kulcsfontosságú a lakótelepek felújítása és rehabilitációja.

Egy élő városban a belváros funkciói nem korlátozódnak a bevásárlásra és az adminisztrációra. Lakók nélkül a belváros kihalt hely, egy élő belváros nélkül viszont az egész város üres, az egyes kerületek változatossága ellenére. A régi házakat oly módon kell felújítani, hogy jó lakhatási lehetőséget kínáljanak, többek között a fiatal, gyermekes pároknak. Ugyanakkor tiszteletben kell tartani a városközpont hagyományos szerkezetét és építészeti értékeit. A történelmi műemlékek miatt azonban nem lehet megbénítani a belvárosok egészséges fejlődését. Ésszerű kompromisszumot kell találni az építészeti örökség megőrzése és a belváros újjáélesztése között. Nem kell radikális változtatás, de valóban szükség van új épületekre, akár a régi homlokzat mögött. Az új lakások közelségében ugyanakkor iskolákra, óvodákra, közkönyvtárakra, kis közkertekre és más közterekre van szükség.

Az előadó megérti a társadalmaink előtt álló demográfiai kihívást is, e jelentésnek azonban megvannak a természetes korlátai. Mivel polgáraink döntő többsége városi környezetben él, fenntartható demográfiai jövőnk városaink környezeti és életfeltételeitől is függ.