

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

ΚΟΜ(90) 218 τελικό

Βρυξέλλες, 24 Ιουλίου 1990

ΠΡΑΣΙΝΟ ΒΙΒΛΙΟ ΓΙΑ ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό
Κοινοβούλιο

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1° : ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	6
1. Πόλη και αστικοποίηση	6
Η εξέλιξη της αστικοποίησης	7
Η πόλη ως σχέδιο	7
Η ουσία της Ευρωπαϊκής προσέγγισης	8
Ο ρόλος των πόλεων	9
Δημιουργικότητα	9
2. Το αστικό περιβάλλον	10
Η συνθετότητα του αστικού περιβάλλοντος	12
Αστική ρύπανση	14
Το δομημένο περιβάλλον	22
Η φύση στην πόλη	25
3. Τα βαθύτερα αίτια της αστικής υποβάθμισης	25
Λειτουργιοκρατία (Φονξιοναλισμός)	26
Η παραγωγή και η οργάνωση της εργασίας	26
Διανομή και κατανάλωση	27
Ξενοδοχεία, εστιατόρια και κατοικία	28
Τουρισμός	28
Επικοινωνία και κινητικότητα	29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2° : ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	31
1. Στόχοι για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος	31
2. Ανασταλτικοί παράγοντες για μια αποτελεσματική περιβαλλοντική διαχείριση	32
3. Κατευθυντήριες αρχές για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος	34
4. Μέσα Κοινοτικής Δράσης	35
5. Πεδία δράσης	39
5.1. Πολεοδομία	40
5.2. Αστικές συγκοινωνίες	42
5.3. Προστασία και προβολή της ιστορικής κληρονομιάς των Ευρωπαϊκών πόλεων	46
5.4. Προστασία και προβολή του φυσικού περιβάλλοντος μέσα στις πόλεις και κωμοπόλεις μας	46
5.5. Διαχείριση των υδάτων	47
5.6. Αστική βιομηχανία	47
5.7. Διαχείριση της ενέργειας στις αστικές περιοχές	48
5.8. Αστικά απόβλητα	50
5.9. Συγκριτική πληροφόρηση για την κατάσταση του αστικού περιβάλλοντος	51
5.10. Πρωτοβουλίες πληροφόρησης	51
5.11. Κοινωνικές πρωτοβουλίες	52
5.12. Διαπεριφερειακή συνεργασία	53
6. Περίληψη των, κατά προτεραιότητα, προτεινόμενων αξόνων δράσης	53
7. Τα επόμενα βήματα	56
ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1 : Άρθρα της Συνθήκης για το περιβάλλον	

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Γιά τήν αντιμετώπιση των προβλημάτων που αφορούν το αστικό περιβάλλον, απαιτείται μία σφαιρική και όχι κατά τομείς προσέγγιση. Παρά το γεγονός ότι ο καθορισμός στόχων, μέσα σε οδηγίες και συστάσεις για την ποιότητα της ατμόσφαιρας, την ποιότητα του ύδατος, τις μέγιστες στάθμες θορύβου, κλπ. είναι χρήσιμος και αναγκαίος, απαιτείται μία ευρύτερη εξέταση της προέλευσης των περιβαλλοντικών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι πόλεις μας, για την ανεύρεση λύσεων μακράς διάρκειας. Αυτό σημαίνει προσδιορισμό όχι μόνο των άμεσων αιτιών της περιβαλλοντικής υποβάθμισης, αλλά και εξέταση των κοινωνικών και οικονομικών επιλογών, οι οποίες αποτελούν την πραγματική ρίζα των προβλημάτων αυτών.

Τα προβλήματα των πόλεων αποτελούν πρώιμο προειδοποιητικό σήμα μιας βαθύτερης κρίσης που καθιστά αναγκαία την επανεξέταση των μοντέλων οργάνωσης και αστικής ανάπτυξης που ισχύουν σήμερα. Βέβαια, όλες οι ευρωπαϊκές πόλεις δεν αντιμετωπίζουν τα ίδια προβλήματα εφόσον η γεωγραφική τους θέση, η οικονομική και κοινωνική τους ανάπτυξη, και οι διαφορετικές οικονομικές τους λειτουργίες, διαφέρουν. Παρουσιάζουν όμως πολλά κοινά σημεία.

Το Πράσινο Βιβλίο θεωρείται ως ένα πρώτο βήμα προς σκέψη και συζήτηση, για τόν προσδιορισμό πιθανών γραμμών δράσης.

Μπορεί να τεθεί το ερώτημα γιατί η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ασχολείται με τα προβλήματα των πόλεων και του περιβάλλοντος τους. Γιατί τα προβλήματα αυτά δεν μπορούν να εξεταστούν και να επιλυθούν σε τοπικό επίπεδο; Ποιά μπορεί να είναι η πιθανή συμβολή της Κοινότητας;

Πρέπει να τονίσουμε ότι οι περισσότερες κοινοτικές πολιτικές επηρεάζουν, άμεσα ή έμμεσα, τις αστικές περιοχές. Το άρθρο 130Π της Συνθήκης, όπως τροποποιήθηκε από την Ενιαία Πράξη, προβλέπει κοινοτική δράση για την προστασία του περιβάλλοντος, στην οποία πρέπει να περιλαμβάνεται η δυνατότητα ανάλογης δράσης εντός των αστικών περιοχών. Το πλήρες κείμενο του άρθρου περιλαμβάνεται στο προσάρτημα 1 του παρόντος εγγράφου.

Υπάρχουν ήδη ορισμένες κοινοτικές δράσεις με αντικείμενο το αστικό περιβάλλον - την ατμόσφαιρα, το νερό, τον θόρυβο και τα απόβλητα - και ως εκ τούτου και την ποιότητα ζωής στις ίδιες τις πόλεις. Υπάρχουν επίσης κοινοτικές δραστηριότητες που βοηθούν στη διατήρηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, η οποία αποτελεί τον πολιτιστικό και καλλιτεχνικό πλούτο των πόλεων μας. Επενδύσεις και προγράμματα χρηματοδοτούμενα από την Κοινότητα μέσω τόσο του Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης όσο και του Κοινωνικού Ταμείου έχουν σημαντικό αντίκτυπο στις πόλεις των λιγότερο ανεπτυγμένων περιοχών και σε εκείνες που υποφέρουν από βιομηχανική παρακμή και μεγάλη ανεργία.

Επιπλέον, πολλές βιομηχανικές, ερευνητικές και κατά τομείς πολιτικές της Κοινότητας σε θέματα όπως οι μεταφορές, η ενέργεια και οι κοινωνικές υποθέσεις επιδρούν πράγματι στην ανάπτυξη των πόλεων μας. Πρέπει λοιπόν να υπάρξει η διασφάλιση ότι οι επιδράσεις αυτές έχουν πλήρως εκτιμηθεί και ελεγχθεί.

Πρωταρχικός στόχος για δράση, με σκοπό τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, είναι βέβαια η κάθε πόλη μεμονωμένα. Για να επιτευχθεί όμως βελτίωση μείζονος σημασίας θα απαιτηθεί δράση σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο, με ρόλους και υπευθυνότητες που θα καθοριστούν για τη κάθε πλευρά στο πλαίσιο μιας σύμπραξης συνεργασίας. Σε κοινοτικό επίπεδο, είναι σημαντικό οι διάφορες κατά τομείς πολιτικές να λάβουν δεόντως υπόψη τα προβλήματα των αστικών περιοχών και να συγκλίνουν σε μια κοινοτική στρατηγική για τις ευρωπαϊκές πόλεις.

Στην πραγματικότητα, η αναγκαιότητα για μια ολοκληρωμένη προσέγγιση σχετικά με το αστικό περιβάλλον έχει ήδη τονιστεί στο Τέταρτο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον (1987-1992), το οποίο αναφέρει ότι "μια προτεραιότητα θα είναι η εξέταση του σε ποιό βαθμό οι υφιστάμενοι πόροι από τα κοινοτικά διαρθρωτικά ταμεία (και ιδίως το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης) θα μπορούσαν να χορηγηθούν για την εφαρμογή εκτεταμένων περιβαλλοντικών προγραμμάτων σε αστικά κέντρα. Για το λόγο αυτό ιδιαίτερη σημασία θα έχει η διασφάλιση του κατάλληλου ύψους χρηματοδότησης προκειμένου να δοθεί στην Κοινότητα η δυνατότητα να συμμετάσχει, παράλληλα με τις δημόσιες αρχές και την τοπική βιομηχανία, σε σχέδια αστικής ανακαίνισης στα οποία λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι απαιτήσεις τόσο της περιβαλλοντικής όσο και της περιφερειακής πολιτικής". Αυτό θα απαιτήσει ίσως ειδικά χρηματοδοτικά μέσα.

Το Πρόγραμμα αυτό υποχρεώνει επίσης την Επιτροπή να υποβάλει έκθεση στο Συμβούλιο "στην οποία θα εξετάζεται πώς ο δημόσιος και ιδιωτικός τομέας καθώς και άλλοι ενδιαφερόμενοι κύκλοι μπορούν να εργαστούν από κοινού για την αναβάθμιση ορισμένων αστικών περιοχών ...".

Επίσης, η επίλυση των προβλημάτων της πόλης θα μπορούσε να συμβάλει σημαντικά στην επίλυση των πιεστικότερων γενικότερων περιβαλλοντικών προβλημάτων, ιδίως του φαινομένου του θερμοκηπίου και της όξινης βροχής. Ο λόγος είναι ότι ακριβώς στις πόλεις υπάρχει η μεγαλύτερη συγκέντρωση πληθυσμού και οικονομικών δραστηριοτήτων - και ως εκ τούτου και εκπομπών. Στις πόλεις άλλωστε λαμβάνονται οι κρίσιμες μακροπρόθεσμες και συχνά αμετάκλητες αποφάσεις σχετικά με τις επενδύσεις στις υποδομές που αφορούν την προμήθεια ενέργειας, την επεξεργασία αποβλήτων και λυμάτων, και τις μεταφορές.

Η συμβολή της Κοινότητας σε θέματα αστικού περιβάλλοντος θα ικανοποιούσε επίσης την αυξανόμενη ζήτηση των ίδιων των πόλεων για μεγαλύτερες ευκαιρίες ανταλλαγής πληροφοριών και πρακτικών εμπειριών. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι άλλοι οργανισμοί, ιδίως το Συμβούλιο της Ευρώπης, ενθαρρύνουν από καιρού τη διαπεριφερειακή συνεργασία σε θέματα αστικού χαρακτήρα. Η Επιτροπή, κατά την ανάπτυξη των κοινοτικών πολιτικών και προγραμμάτων, θα λάβει υπόψη τις εργασίες που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί, όπως πρωτοβουλίες για αστική ανακαίνιση και προστασία των ιστορικών μνημείων, ή εργασίες που έχουν προγραμματισθεί από το Συμβούλιο της Ευρώπης για να εξασφαλιστεί ότι οι πρωτοβουλίες θα είναι συμπληρωματικές και δεν θα αλληλοεπικαλύπτονται.

Η Επιτροπή μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στο να αποβούν ευκολότερες οι ανταλλαγές αυτού του είδους. Ωστόσο, παρά το γεγονός ότι οι μεγαλύτερες ευρωπαϊκές πόλεις διαφέρουν στις λεπτομέρειες τους, αντιμετωπίζουν κοινά προβλήματα. Συχνά όμως γνωρίζουν λίγα σχετικά με τις εμπειρίες και τα σχέδια των άλλων πόλεων. Η εκπόνηση του Πράσινου Βιβλίου έδειξε σαφώς ότι οι πόλεις περιμένουν από την Επιτροπή να επέμβει για να διορθωθεί η κατάσταση.

Μεθοδολογία

Το παρόν Πράσινο Βιβλίο νοήθηκε ως μέσο για να προσδιοριστούν οι δυσχέρειες ευρέως φάσματος που αντιμετωπίζουν τα ευρωπαϊκά αστικά συγκροτήματα, ούτως ώστε να ανευρεθούν κατάλληλες λύσεις σε πραγματικά προβλήματα. Έτσι, συμβουλευθήκαμε όσους είναι αρμόδιοι για τη διαχείριση αστικών προβλημάτων, τεχνικούς εμπειρογνώμονες και ακαδημαϊκούς και επαγγελματίες που ασχολούνται με θέματα αστικού χαρακτήρα.

Για το σκοπό αυτό διοργανώθηκαν έξι διεθνείς διασκέψεις γύρω από τα εξής προέχοντα θέματα :

(1) Αναξιοποίητες βιομηχανικές περιοχές

Εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές εγκαταστάσεις σε πόλεις με βιομηχανικό παρελθόν μπορούν να δώσουν μια ευκαιρία στρατηγικής σημασίας για να οργανωθούν υπηρεσίες και υποδομές συνδεδεμένες με το κέντρο. Παραδείγματα είναι οι εγκαταστάσεις Pirelli - Bicocca στο Μιλάνο, η Lingotto στο Τορίνο, τα νέα σχέδια για τις βιομηχανικές ζώνες του Μπιλμπάο, του Ρότερνταμ, του Birmingham, της Βαρκελώνης και άλλες.

Η αναμόρφωση τέτοιων εγκαταστάσεων συνεπάγεται συχνά ότι προγραμματίζεται νέος ρόλος και εικόνα για την πόλη, με σκοπό να αποβεί πιο ελκυστική για παραγωγικές και στεγαστικές επενδύσεις - μια ευκαιρία για νέες ιδέες και κίνητρο για καινοτομία. Όπου παραμένουν ορισμένες βιομηχανικές δραστηριότητες, οι νέες και οι παλαιές λειτουργίες της πόλης πρέπει να εναρμονιστούν.

Στο θέμα αυτό αφιερώθηκαν δύο διασκέψεις, η μία στις Βρυξέλλες (Ιούνιος 1989) και μία στο Τέρνι (Δεκέμβριος 1989) που αφορούσαν ειδικά τα προβλήματα των πόλεων, όπου στο παρελθόν υπήρχαν χαλυβουργίες.

(2) Η αστική περιφέρεια

Η αστική ανάπτυξη δημιούργησε τεράστιες δομημένες περιοχές χωρίς τα βασικά γνωρίσματα που αποδίδουμε στις πόλεις : ιστορία, λειτουργική διαφοροποίηση, πολιτιστική ή άλλη υποδομή - εν ολίγοις, χωρίς μια αναγνωρίσιμη και μοναδική ταυτότητα με την οποία να μπορεί να ταυτιστεί ο πολίτης.

Οι πληκτικές περιοχές πιέζουν τα πιο οργανωμένα μέρη της πόλης. Συχνά υποβάλουν τη φτώχεια, το έγκλημα και τη χρήση ναρκωτικών, προβλήματα της σύγχρονης κοινωνίας μας που προσπαθούν να αντιμετωπίσουν οι αρχές σε όλα τα επίπεδα.

Η διάσκεψη της Louvain (Οκτώβριος 1989) ασχολήθηκε με αυτό το θέμα της αστικής "κατάτμισης" και έδωσε παραδείγματα σχεδίων, τα οποία αναζωογόνησαν περιοχές του είδους αυτού και αποκατέστησαν λειτουργικούς και μορφολογικούς δεσμούς με το κέντρο, μετατρέποντάς τες από απρόσωπα υπνωτήρια σε οργανικά μέρη της πόλης.

Κατά τα προσεχή έτη, μεγάλο μέρος του σχεδιασμού και των οικονομικών πόρων θα αφιερωθεί σε αυτές τις δύο μεγάλες προκλήσεις : την εγκατελελειμμένη γη και την αστική εξάπλωση. Υπό ευρύτερη έννοια, η πόλη του 19ου αιώνα, προσφέρει μεγάλες ευκαιρίες για ανανέωση - στρατώνες, νοσοκομεία, σιδηροδρομικοί σταθμοί, σφαγεία και άλλα κληροδοτήματα του 19ου αιώνα, μπορούν να αντικατασταθούν ή να αποκτήσουν νέα χρήση ούτως ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα των πόλεων μας.

- (3) Η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος, κοινόχρηστοι χώροι και περιοχές πρασίνου.

Οι "κενοί" χώροι, δηλαδή οι πλατείες, τα πάρκα και άλλοι χώροι που προσδίδουν χαρακτήρα στις πόλεις μας, έχουν κατακλιστεί από αυτοκίνητα και πινακίδες διαφημίσεων, ενώ στην περιφέρεια τέτοιου είδους αστικά χαρακτηριστικά είναι δυνατόν να λείπουν εξ ολοκλήρου. Η δημιουργία ενός περιβάλλοντος ποιότητας απαιτεί πολύ περισσότερο από μερικά παγκάκια, παρτέρια και καλάθια απορριμμάτων σε πεζοδρομημένες περιοχές. Απαιτεί σφαιρική προσέγγιση.

Η διάσκεψη που πραγματοποιήθηκε στη Ρώμη (Δεκέμβριος 1989) εξέτασε μια σειρά από υπάρχουσες εμπειρίες στη Βρετανία, στη Βαρκελώνη, τη Ρώμη και το Ρόττερταμ.

- (4) Η αστική ρύπανση στη Βόρειο και Νότιο Ευρώπη.

Δύο διασκέψεις, η μία στην Ανιγνον (Δεκέμβριος 1989) και η άλλη στη Βρέμη (Ιανουάριος 1990), εξέτασαν τα πρακτικά και πιεστικά προβλήματα του αστικού περιβάλλοντος και την πιθανή κοινοτική βοήθεια για την αντιμετώπισή τους.

Η μία διάσκεψη ασχολήθηκε με τα προβλήματα των πόλεων του Νότου ενώ η άλλη με εκείνα των πόλεων του Βορρά. Έτσι έγινε σύγκριση μεταξύ τους, αφού ελήφθησαν υπόψη, όχι μόνο οι κλιματολογικές διαφορές αλλά και οι διαφορές στην ιστορία, τον πολιτισμό και την κοινωνία τους. Και οι δύο διασκέψεις ασχολήθηκαν με την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορρύπανση, τη διαχείριση των αστικών αποβλήτων, την ύδρευση και τα μολυσμένα εδάφη.

Αυτές οι έξι διασκέψεις υπήρξαν εξαιρετικά χρήσιμες για την εκπόνηση του Πράσινου Βιβλίου. Συνδύασαν τις απευθείας παρατηρήσεις, τις πληροφορίες σχετικά με τα υπάρχοντα σχέδια και την συλλογή πρόσφατων δεδομένων.

Τέλος, πρέπει να τονιστεί η οριζόντια προσέγγιση που χαρακτήρισε την εκπόνηση του παρόντος Πράσινου Βιβλίου. Η εξέταση κάθε μεμονωμένου παράγοντα που απειλεί το περιβάλλον της πόλης οδηγεί σε βραχυπρόθεσμες λύσεις, δηλαδή σε απλά καταπραϋντικά της κατάστασης ή σε απλή αναβολή. Έτσι, δεν αρκεί να ανησυχούμε για την ποιότητα της ατμόσφαιρας μόνο όταν, όπως συμβαίνει κάθε χειμώνα, η αναστροφή καθιστά τον αέρα πολλών πόλεων ανυπόφορο. Αυτό οδηγεί σε "έκτακτα" μέτρα τα οποία δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν τις βασικές αιτίες. Εκείνο που χρειάζεται είναι κριτική ανάλυση των αστικών δομών, των λειτουργιών τους και του τρόπου ανάπτυξης τους: μόνον έτσι μπορούν να ανευρεθούν οι λύσεις που θα βελτιώσουν το αστικό περιβάλλον.

Αυτό που είναι σαφές ωστόσο είναι ότι οι πόλεις θα εξακολουθήσουν να είναι σημαντικότερες για την περαιτέρω οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Ευρώπης, ακόμη κι αν οι τεχνολογικές μεταβολές φαίνεται να δείχνουν το αντίθετο. Οι πόλεις που παλιά ήταν γνωστές για τη χαλυβουργία τους ή τα ναυπηγεία τους όπως το Λίβερπουλ, το Sheffield, η Lille, η Ruhr και η Γένοβα, πράγματι υφίστανται τα αποτελέσματα διαρθρωτικών μεταβολών. Μη αστικές περιοχές οικονομικής δραστηριότητας, συνδεδεμένες με την ηλεκτρονική, εμφανίζονται επί παραδείγματι στην Φλάνδρα, τη Νότιο Γαλλία ή στην περιοχή του Τίβερη κοντά στη Ρώμη. Επιπλέον, όλες οι επικοινωνίες στο σύνολο ενός χωριού επιτρέπουν αποκεντρωμένες δραστηριότητες που ξεκινούν από τις οικονομικές υπηρεσίες μέχρι την έρευνα και την ολοκληρωμένη παραγωγή, των οποίων η διαχείριση πραγματοποιείται εξ αποστάσεως από έναν υπολογιστή.

Κατά παράδοξο τρόπο όμως η άνεση που παρέχουν οι εξ αποστάσεως πληροφορίες αυξάνει την ανάγκη για επαφές εκ του σύνεγγυς. Οι πόλεις διευκολύνουν τις επαφές αυτές με την πυκνότητά τους και με τον ρόλο που διαδραματίζουν ως "σταυροδρόμια" των μεταφορών. Η δημιουργική ανάπτυξη σύγχρονων προϊόντων και υπηρεσιών απαιτεί την ύπαρξη μεγάλης ποικιλίας εξειδικευμένων ειρωών, τις οποίες μόνον οι πόλεις μπορούν να παρέχουν τόσο εύκολα. Η "παιδεία" αναγνωρίζεται πλέον ως παράγοντας ο οποίος υπερβαίνει τα όρια της ιδιωτικής ζωής και διαδραματίζει σημαντικότερο ρόλο στην οικονομική δημιουργικότητα.

Οι περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις έχουν παύσει να αναπτύσσονται και - όπως ένας μεσήλικας - αναλογίζονται τον σκοπό της ύπαρξης τους, τα υπάρχοντά τους και τις επιλογές τους για το μέλλον. Εξαίρεση αποτελούν οι πόλεις του Νότου, όπου η αγροτική μετανάστευση εξακολουθεί να διογκώνει τον πληθυσμό ορισμένων πόλεων· άλλες πόλεις όπως το Βερολίνο αντιμετωπίζουν μιά νέα μετανάστευση διαφορετικού είδους. Ακόμη και έτσι όμως, και ειδικά ίσως στις πόλεις αυτές όπου υπάρχει συνεχές άγχος, τίθενται βασικά θέματα που αφορούν την ποιότητα του περιβάλλοντος.

Σε γενικές γραμμές πάντως η ανάπτυξη του πληθυσμού έχει σταθεροποιηθεί. Η κατεύθυνση δεν είναι πλέον να δημιουργηθούν νέες περιφέρειες αλλά να βελτιωθούν και να αναπλασθούν οι ήδη υπάρχουσες. Αυτή η διαδικασία αφορά όχι μόνο την οικολογία υπό τη στενή έννοια, αλλά και την αρχιτεκτονική αυτή καθ' αυτή. Τα ιστορικά κέντρα των πόλεων μας βεβηλώθηκαν από την εισχώρηση ανώνυμων κουτιών που έχουν την ίδια μορφή σε όλες τις χώρες. Η επαναφορά της αρμονίας με το παλαιό σημαίνει πολλά περισσότερα από την απομίμηση επιφανειακών τυπολογικών στοιχείων. Απαιτεί σεβασμό θεμελιωδών παραδόσεων στη επιλογή των υλικών, ποικιλομορφία κτιρίων και πολυ-λειτουργικότητα. Η απλή υποδιαίρεση σε ζώνες πρέπει να αντικατασταθεί από την ανάπτυξη της πόλης με βάση ένα σχέδιο που θα διασφαλίζει νέα ποιότητα κοινωνικής και οικονομικής ζωής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο : ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

1. Πόλη και Αστικοποίηση

Από τον Μεσαίωνα μέχρι τη σύγχρονη εποχή, η κοινωνική, πολιτιστική και οικονομική ανάπτυξη της Ευρώπης βασίστηκε στην πόλη : η ισχύς της ιταλικής πόλης - κρατιδίου, η ευημερία των Χανσεατικών πόλεων και των μεγάλων ευρωπαϊκών λιμένων, η κυριαρχία των πρωτευουσών πριγκηπάτων και βασιλείων, η δημιουργικότητα των πανεπιστημιούπολεων όπως η Μπολόνια, η Πράγα, το Παρίσι ή η Coimbra. Οι ευρωπαϊκές πόλεις φέρουν τα ίχνη της πάλης μεταξύ πόλης και υπαίθρου, μεταξύ κυβερνώντων και κυβερνουμένων, μεταξύ πλούσιων και φτωχών - μαρτυρία του ρόλου που διαδραμάτισαν στη κοινωνική και πολιτική ανάπτυξή που, όπως αποδείχτηκε στη Ληψεία το 1989, συνεχίζεται.

Η κοινή ιστορία τους, έδωσε στις ευρωπαϊκές πόλεις κοινή όψη : τους μικρούς δρόμους και τα σοκάκια των μεσαιωνικών κέντρων· τα μεγάλα έργα των πριγκηπών του 18ου αιώνα· τους μεγάλους μετασχηματισμούς του 19ου και του πρώιμου 20ού αιώνα· την ανάπτυξη προαστίων και πόλεων - υπνωτηρίων, στις οποίες αργότερα προστέθηκαν γιγαντιαία εμπορικά κέντρα· την παρακμή των κέντρων, που από τόποι διαμονής των μεσαίων και ανώτερων οικονομικά στρωμάτων μετατρέπονται σε κέντρα εξειδικευμένων εμπορικών και διοικητικών δραστηριοτήτων· και, τέλος, την εισβολή της κυκλοφοριακής συμφόρησης, των αστικών αυτοκινητοδρόμων και την ομοιόμορφη και μέτρια αρχιτεκτονική στο κέντρο και την περιφέρεια.

Όσο πλησιάζουμε προς τον 21ο αιώνα, οι ευρωπαϊκές πόλεις θα εξακολουθήσουν να αποτελούν τα κύρια κέντρα οικονομικής δραστηριότητας, καινοτομίας και πολιτισμού. Η διαχείριση του αστικού περιβάλλοντος και η ποιότητα ζωής των πολιτών τους υπερβαίνει επομένως τη μέριμνα για την καλή φυσική κατάσταση του αστικού πληθυσμού της Κοινότητας. Εκείνη που διακυβεύεται είναι η ποιότητα του "πολιτισμού" στις πιο πρακτικές εκδηλώσεις οικονομικής, επιστημονικής και κοινωνικής λειτουργίας του.

Μπορούμε να μιλάμε για "πόλεις" ή πρέπει να τις αναλογιζόμαστε ως "αστικές περιοχές"; Η χρήση του λεξιλογίου του παρελθόντος μπορεί να εμποδίσει την κατανόηση νέων πραγματικοτήτων. Ο ευρύτερος όρος επιδιώκει να περιγράψει το σύγχρονο φαινόμενο, σύμφωνα με το οποίο ένα ιστορικό κέντρο, που το ίδιο έχει υποστεί μεγάλες αλλαγές περιβάλλεται από μια περιφέρεια πολυόροφων κτιρίων ή μικροαστικών κατοικιών. Οι αστικές περιοχές διαιρούνται και, ταυτόχρονα, συνδέονται με ένα επικοινωνιακό, οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο που επιτρέπει τη συνεχή κίνηση προσώπων και αγαθών.

Η περιφέρεια δεν έχει σαφή όρια, ούτε ακριβώς καθορισμένη δομή. Οι "αστικές περιοχές" αναιρούν εν τέλει την έννοια της ίδιας της πόλης : αποβαίνουν "μετα - αστικά" φαινόμενα, πολύ απομακρυσμένα από την παραδοσιακή εικόνα της πόλης πριν τη βιομηχανική επανάσταση και ακόμη της πόλης του 19ου αιώνα. Ορισμένοι εμπειρογνώμονες του ΟΟΣΑ ή των Ηνωμένων Εθνών δεν χρησιμοποιούν πλέον καθόλου τον όρο "άστυ" και προτιμούν να αναφέρονται σε "οικισμούς", σε αντιδιαστολή προφανώς με τις προστατευόμενες φυσικές περιοχές ή τις μη κατοικήσιμες λόγω μορφολογίας του εδάφους.

Η εξάπλωση της αστικοποίησης

Πέρα από την έννοια της εγκατάστασης, η αστικοποίηση μπορεί να νοηθεί ως μοντέλο ατομικής και κοινωνικής συμπεριφοράς. Τα καταναλωτικά μοντέλα, τα πληροφοριακά δίκτυα και οι κοινωνικές σχέσεις δεν είναι πλέον εκείνες της γειτονιάς ή εκείνες της διευρυμένης οικογένειας του χωριού πριν την εποχή της βιομηχανοποίησης. Υπό την έννοια αυτή, εκείνο που χαρακτηρίζει τις περισσότερες πόλεις της Κοινότητας είναι ένας ενιαίος τρόπος ζωής

Οι ευρωπαϊκές πόλεις μοιάζουν επίσης μεταξύ τους για ένα άλλο λόγο : φιλοξενούν όλο και περισσότερο τα φτωχότερα μέλη της κοινωνίας σε γκέτο στο εσωτερικό των πόλεων ή σε φτωχογειτονιές της περιφέρειας. Ακόμη, το φαινόμενο αυτό, διαφοροποιείται από μόνο του, δεδομένου ότι παλαιότεροι κάτοικοι των πόλεων, μετανάστες της υπαίθρου, νεοφερμένοι ευρωπαίοι ή μη συνυπάρχουν μερικές φορές δύσκολα. Ο αγροτικός και "ξένος" τρόπος ζωής αναμειγνύονται με πολύ βραδύ ρυθμό μέσα στην ομοιομορφία που έχει επιβάλει η σύγχρονη παραγωγή και κατανάλωση, και ανανεώνουν σε συνεχή βάση την πλούσια ποικιλομορφία, η οποία αποτελεί ένα από τα προσόντα της αστικής ζωής.

Η πόλη ως σχέδιο

Έχουν αφαιρέσει οι "αστικές περιοχές" και οι διαφορετικοί τρόποι ζωής την έννοια της συνοχής από την "πόλη"; Ναι, εκτός ελαχίστων εξαιρέσεων οι σημερινές πόλεις δεν έχουν πολλά κοινά σημεία με τις προκατόχους τους του 18ου και 19ου αιώνα. Κατά τις τελευταίες δεκαετίες ανακαλύφθηκε και πάλι η αξία της ζωής στην πόλη και αυξήθηκε η σημασία της ποιότητας ζωής στις ευρωπαϊκές πόλεις.

Εν μέρει αυτό αντανakλά την αποτυχία της περιφέρειας : την ανυπαρξία δημόσιας ζωής, την ένδεια παιδείας, την οπτική μονοτονία, το χαμένο χρόνο στις μεταφορές. Αντίθετα, η πόλη προσφέρει πυκνότητα και ποικιλία· τον αποτελεσματικό συνδυασμό από άποψη εξοικονόμησης χρόνου και ενέργειας κοινωνικών και οικονομικών λειτουργιών· την ευκαιρία αποκατάστασης της πλούσιας αρχιτεκτονικής που μας κληρονόμησε το παρελθόν. Ο όρος "αστική περιοχή" είναι μια στατιστική έννοια. Οι πόλεις είναι σχέδια για ένα νέο τρόπο ζωής και εργασίας. Η "πόλη" είναι η ορθή λέξη που πρέπει να χρησιμοποιείται όταν αναφερόμαστε στην αστική οικολογία.

Η Ενιαία Αγορά επισπεύδει τη διαδικασία διεθνοποίησης, με επιπτώσεις στην κοινωνική συνοχή, την οικονομική λειτουργία και την ποιότητα ζωής των πόλεων.

Ο ρόλος ορισμένων πόλεων ως κέντρων για δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα επιτείνεται, ενισχύοντας την πίεση που ασκείται στα κέντρα από την κατασκευή γραφείων και την όχληση της κυκλοφορίας, μειώνοντας την ποικιλότητα της ζωής στην πόλη και δικαιολογώντας έτσι την έξοδο προς τα προάστια. Όσες κατοικίες απομένουν είναι για τους φτωχούς και τους μετανάστες, εκτός από ορισμένους θύλακες για τους εύπορους.

Άλλες πόλεις μπορεί να βρίσκονται εκτός των περιοχών σύγχρονης οικονομικής ανάπτυξης. Πρόκειται κυρίως για πόλεις οι οποίες σπάνια έλαβαν μέρος στη βιομηχανοποίηση του 19ου και 20ου αιώνα, και εκείνες που εξειδικεύθηκαν σε βιομηχανίες που τώρα έχουν φθίνουσα σημασία για τον προηγμένο κόσμο.

Τόσο η ταχύρρυθμη ανάπτυξη όσο και η οικονομική παρακμή που ορισμένες φορές είναι δύσκολο να ελεγχθούν, θέτουν τις αρχές των πόλεων απέναντι σε δύσκολα και, συχνά άλυτα προβλήματα.

Σήμερα υπάρχει αναμφίβολα αυξημένος ανταγωνισμός για επενδύσεις μεταξύ τοποθεσιών όλων των ειδών, συμπεριλαμβανομένων των πόλεων. Πόλεις που βρίσκονται σε κεντρικά σημεία επωφελούνται χωρίς αμφιβολία από την αύξηση που παρέχει η Ενιαία Αγορά στη διεθνή οικονομία παροχής υπηρεσιών. Σε άλλες πόλεις η μέριμνα για τη δημιουργία θέσεων εργασίας οδηγεί τις τοπικές αρχές να προσφέρουν όχι μόνο φορολογικές ελαφρύνσεις και χώρους πρασίνου για την εγκατάσταση βιομηχανιών, αλλά και στο να επαναλαμβάνουν συχνά τα σφάλματα του παρελθόντος με το να επιτρέπουν μια φτωχή σε περιβαλλοντική ποιότητα ανάπτυξη.

Η ουσία της Ευρωπαϊκής Προσέγγισης

Δύο είναι τα στοιχεία που αποτελούν τη βάση για μια Ευρωπαϊκή Προσέγγιση ειδικά για τις πόλεις. Το πρώτο είναι ότι μπορεί ακόμη να διασωθεί η ευρωπαϊκή πόλη. Η ευρωπαϊκή πόλη έχει κοινά προβλήματα με πλούσιες και φτωχές πόλεις σε άλλες ηπείρους - κυκλοφοριακή συμφόρηση, φτωχογειτονιές στο κέντρο και την περιφέρεια, ακατάλληλη υποδομή, ρύπανση - τα προβλήματα όμως αυτά που παρουσιάζονται σε ακραίες μορφές στις άλλες ηπείρους δύσκολα συναντώνται στην Ευρώπη. Η μεγάλη πίεση που ασκείται στις πόλεις - πληθυσμιακή έκρηξη και αγροτική μετανάστευση - είναι σε μεγάλο βαθμό, εάν όχι αποκλειστικά, γνωρίσματα του παρελθόντος στην Ευρώπη, με εξαίρεση μόνο την οικονομική ανάπτυξη, η οποία μπορεί να προσφέρει τα οικονομικά και τεχνολογικά μέσα για να διορθωθούν οι ζημιές που μπορεί να προκαλέσει.

Το δεύτερο ειδικά ευρωπαϊκό στοιχείο είναι η κατά παράδοση δέσμευση της Ευρώπης σε αυτό που σήμερα αποκαλείται "κοινωνική συνοχή". Τα προβλήματα των φτωχότερων περιοχών εξαπλώνονται σε όλες τις πόλεις της Κοινότητας και οι προσπάθειες πρέπει ακριβώς να έχουν ως στόχο δικαιότερες και αξιοπρεπέστερες συνθήκες διαβίωσης. Οι πόλεις, όπως αποδεικνύει η Ανατολική Ευρώπη, εξακολουθούν να είναι ο τόπος όπου αναπτύσσεται η δημοκρατία. Στη Δύση, η φράση "Stadtluft macht frei" - ο αέρας της πόλης σε ελευθερώνει - βρήκε νέα σημασία γι' αυτούς που ξεφεύγουν από μια ζωή χωρίς δουλειά ή προοπτικές.

Η ευημερία της Ευρώπης και οι οικονομικές αποτυχίες της Ευρώπης είναι εκείνες που ασκούν πιέσεις στις πόλεις. Κατά τον ίδιο τρόπο, η Ευρώπη σαν σύνολο είναι εκείνη που απολαμβάνει την οικονομική αποτελεσματικότητα, την κοινωνική σταθερότητα και την ομορφιά των πόλεων που ευημερούν. Σε συνεργασία με τις τοπικές και εθνικές αρχές η Κοινότητα μπορεί και πρέπει να συμβάλει στον εξωραϊσμό μιας κοινής κληρονομιάς και στην εκπλήρωση κοινών καθηκόντων.

Ο ρόλος των πόλεων

Η αστική ανάπτυξη είναι το αποτέλεσμα του συνδυασμού της οικονομικής, κοινωνικής, πολιτιστικής και πολιτικής δυναμικής :

- η οικονομική δυναμική: η πόλη είναι συνώνυμη με τη γειτνίαση, δεδομένου ότι παρέχει πολλαπλές επαφές και δραστηριότητες που την καθιστούν έτσι επίκεντρο της πληροφόρησης και κέντρο δημιουργικότητας. Αυτή η ικανότητα να συγκεντρώνει τους οικονομικούς παράγοντες που μετέχουν σε όλα τα στάδια παραγωγής, έρευνας και κατανάλωσης προσελκύει τις επιχειρήσεις στα αστικά κέντρα.
- η κοινωνική δυναμική : η πόλη συγκεντρώνει μεγάλο φάσμα κοινωνικών διευκολύνσεων (παιδικούς σταθμούς, νοσοκομεία, υπηρεσίες κοινωνικών υπηρεσιών, κ.λ.π.), των οποίων ο ρόλος αποκτά μεγάλη σημασία για τα τμήματα εκείνα του πληθυσμού που περιθωριοποιούνται από την υποαπασχόληση, την ανεργία και τη φτώχεια. Πράγματι, η συγκέντρωση κοινωνικών προβλημάτων ευνοεί την κατάρτιση και την άσκηση περισσότερο ειδικών παρά γενικών πολιτικών αντιμετώπισης του προβλήματος. Η πόλη συγκεντρώνει επίσης τις ευκαιρίες απασχόλησης, γεγονός που την καθιστά ιδιαίτερα ελκυστική. Γενικότερα, η πόλη προσφέρει επιλογές : κοινωνικών σχέσεων, εκπαίδευσης, υπηρεσιών και εργασίας.
- η πολιτιστική δυναμική : όπως και στον κοινωνικό τομέα στον οποίο ανήκει, ο πολιτιστικός ρόλος της πόλης εξαρτάται από την πυκνότητα, τη γειτνίαση και την επιλογή. Οι παράγοντες αυτοί διευκολύνουν την "παραγωγή" πολιτιστικών δραστηριοτήτων και την "κατανάλωση" τους. Επιπλέον, η ιστορική κληρονομιά της πόλης επιτρέπει μοναδικές οικονομικές δραστηριότητες που συνδέονται με τον πολιτισμό, συμπεριλαμβανομένου του τουρισμού.
- η πολιτική δυναμική : περισσότερο από οπουδήποτε αλλού, η πόλη πρέπει να ανταποκριθεί απευθείας στα αιτήματα των πολιτών της για "καλή διακυβέρνηση". Είναι ο τόπος όπου η άμεση συμμετοχή είναι δυνατή και αυξάνεται συνεχώς, και όπου το άτομο μπορεί να αναπτύξει με μεγάλη ελευθερία το αίσθημα της προσωπικής και πολιτικής αξίας. Δεν είναι τυχαίο ότι πολίτης, citizen, citoyen, cittadino ή Bürger μαρτυρούν την πολιτική κυριαρχία στις γλώσσες μας.

Δημιουργικότητα

Η οικονομική και κοινωνική σημασία της πόλης βασίζεται σε τελευταία ανάλυση στην ευκολία επικοινωνίας που προσφέρεται από την πυκνότητα του χώρου και την ευρύτατη ποικιλία κόσμου και θεσμών που μπορούν να εκμεταλλευτούν αυτή την ευκαιρία. Το τηλέφωνο και η ζευξη δεδομένων δεν μπορούν να υποκαταστήσουν πολλά άλλα είδη επικοινωνίας που υπερβαίνουν την ανταλλαγή πληροφοριών· αντίθετα, η αποτελεσματική ηλεκτρονική επικοινωνία αυξάνει τη ζήτηση για άμεσες επαφές. Αυτό ισχύει κυρίως για συλλογικές αποφάσεις που βασίζονται σε ποιοτικές κρίσεις, και για ανταλλαγές πληροφοριών, οι οποίες προσφέρουν την απρόσμενη, ακόμη και μη επιδιωχθείσα απάντηση από την οποία προέρχεται η πραγματική καινοτομία. Η μετακίνηση και οι τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες βαδίζουν παράλληλα για να βοηθήσουν τη δημιουργία του περιβάλλοντος που θα προσελκύσει τόσο τους επιχειρηματίες όσο και τους κατοίκους να εργάζονται και να ζουν στις πόλεις.

Εν ολίγοις, η αστική επικοινωνία προωθεί την επιστημονική, οργανωτική, κοινωνική και διανοητική δημιουργικότητα, η οποία αποτελεί μία από τις κινητήριους δυνάμεις ανάπτυξης της εποχής μετά την βιομηχανοποίηση.

Εχθροί της δημιουργικότητας αυτής είναι, αφενός, η απρόσωπη εξάπλωση των περιχώρων σε σχεδόν αγροτικές περιοχές που απομονώνουν τον άνθρωπο· αφετέρου, άκρως εξειδικευμένες πολιτικές για τη χρήση γης μέσα στις πόλεις, οι οποίες δημιουργούν λειτουργικούς θύλακες και κοινωνικά γκέτο όμοια μεταξύ τους : πανεπιστημιούπολεις στις παρυφές της πόλης, συγκέντρωση τραπεζών στο κέντρο, βιομηχανικές ζώνες που δεν διαθέτουν ούτε καν απλές υπηρεσίες και βρίσκονται μακριά από τις κατοικίες. Η επέκταση των περιχώρων και η εξειδίκευση συνδέονται αμφότερες με το αστικό περιβάλλον : υφίστανται διότι παρέχουν φυγή ή προστασία από την αστική νέκρωση, φτώχεια και ρύπανση. Το να αναδημιουργηθεί η ποικιλόμορφη πόλη πολλαπλών λειτουργιών της Ευρώπης των πολιτών είναι επομένως ένα κοινωνικό και οικονομικό σχέδιο για το οποίο η "ποιότητα ζωής" δεν είναι πολυτέλεια αλλά ουσιώδες στοιχείο.

Δεν υπάρχει εναλλακτική λύση στην οφειλή που υπάρχει έναντι της αστικής Ευρώπης. Οι στατιστικές που δείχνουν τη μείωση του πληθυσμού ορισμένων πόλεων αναφέρονται ως αποδεικτικό στοιχείο της παρακμής τους. Τα περίχωρα όμως στα οποία εγκαταστάθηκαν οι μέτοικοι εξακολουθούν να εξαρτώνται από τις πόλεις για την κοινωνική και οικονομική ζωτικότητά τους.

Πράγματι, ενώ σε ορισμένες πόλεις το ρεύμα προς τα προάστια εξακολουθεί - με αποτέλεσμα το κέντρο των πόλεων αυτών να καταλαμβάνεται από οικογένειες με χαμηλά εισοδήματα που ζουν δίπλα στους θύλακες γραφείων - σε άλλες οι ευκολίες και το κίνητρο ζωής στην πόλη ανακαλύπτεται και πάλι. Για να εξακολουθήσει η τάση αυτή, ο θόρυβος που οδηγεί τον κόσμο στην ησυχία της εξοχής πρέπει να μειωθεί, ο αέρας να βελτιωθεί, οι ανοιχτοί χώροι να μην είναι πλέον χώροι στάθμευσης και νησίδες κυκλοφορίας. Όλα αυτά περιγράφονται λεπτομερέστερα στο επόμενο τμήμα. Το τελευταίο τμήμα εξετάζει τις βαθύτερες αιτίες της αστικής υποβάθμισης, η οποία απαιτεί νέα συλλογιστική σε όλα τα επίπεδα κατάρτισης μιας πολιτικής.

2. Το αστικό περιβάλλον

Ανάκαθεν, το αστικό περιβάλλον γνώριζε δυσκολίες. Ο θόρυβος ήταν πρόβλημα στην αρχαία Ρώμη· η κυκλοφορία έφραζε τους δρόμους στο Παρίσι τον 18ο αιώνα· τον 19ο και 20ο αιώνα υπήρξε πληθώρα αναλύσεων για την ρύπανση και τις οχλήσεις που ταλαιπωρούν τους κατοίκους των πόλεων, ιδιαίτερα τους φτωχότερους από αυτούς.

Η ποιότητα της ζωής στην πόλη βελτιώθηκε αισθητά τον περασμένο αιώνα. Κατά τα τέλη του 19ου αιώνα οι κατοικίες συνδέθηκαν με το ηλεκτρικό και το αποχετευτικό δίκτυο. Και κατά τα τέλη μόνο της δεκαετίας του '50 οι περισσότερες πόλεις ενέργησαν ούτως ώστε να μειώσουν την ατμοσφαιρική ρύπανση από την οικιακή θέρμανση που βασιζόταν στον άνθρακα. Οι βελτιώσεις αυτές αντανακλώνται στην αύξηση του μέσου όρου ζωής, στη μείωση του ποσοστού της παιδικής θνησιμότητας, κ.λ.π.

Πολλά προβλήματα παραμένουν, είναι όμως λιγότερο εμφανή και κατά συνέπεια προκαλούν μικρότερο ενδιαφέρον. Τα αστικά αποχετευτικά συστήματα βελτίωσαν την υγιεινή των πόλεων, ρυπαίνουν όμως ποταμούς και ωκεανούς που βρίσκονται εκτός των πόλεων. Ορισμένα είδη ρύπανσης είναι άκρως αισθητά μόνο σε ορισμένα μέρη της πόλης.

Άλλα – όπως η ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από τις βιομηχανίες και την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, ο θόρυβος των αεροσκαφών, κ.λ.π. – μπορεί να υποτιμηθεί διότι εμφανίζονται μόνο ορισμένες φορές ή για μικρό χρονικό διάστημα.

Τα αποτελέσματα πολλών από τους ρύπους αυτούς είναι μακροπρόθεσμα, και σε ορισμένες περιπτώσεις είναι ευκολότερο να διαπιστωθεί η ζημία που προκαλούν στη φύση ή στα κτίρια παρά η αργή φθορά που προκαλούν στην υγεία του ανθρώπου.

Η υγεία των κατοίκων των πόλεων καθίσταται πλέον θέμα που συγκεντρώνει όλο και περισσότερο ενδιαφέρον. Μια από τις απειλές κατά της υγείας είναι η πυκνή αστική κυκλοφορία. Το μονοξείδιο του άνθρακος από τις εκπομπές των αυτοκινήτων μπορεί να συγκεντρωθεί σε σύραγγες ή υπόγειους χώρους στάθμευσης. Μπορεί δε να προκαλέσει βλάβη στο αναπνευστικό σύστημα, να εμποδίσει την απορρόφηση του οξυγόνου από την αιμοσφαιρίνη και να προκαλέσει εγκεφαλική συμφόρηση στους ηλικιωμένους.

Υδρογονάνθρακες που προέρχονται από ατελείς καύσεις αντιδρούν με άλλους ρύπους στο ηλιακό φως παράγοντας προϊόντα που ερεθίζουν τα μάτια και βλάπτουν το αναπνευστικό σύστημα. Αντιδρούν επίσης με οξειδία του αζώτου και παράγουν όζον, το οποίο προκαλεί επίπονη αναπνοή, βήχα και διαταραχή του ανοσοποιητικού συστήματος.

Ο μόλυβδος είναι επίσης σοβαρή ρυπαντική ουσία που εκπέμπεται από τα οχήματα με κινητήρα, η νομοθεσία όμως που απαιτεί αμόλυβδη βενζίνη πρέπει να ρυθμίσει το θέμα αυτό.

Η ρύπανση στους εσωτερικούς χώρους αποτελεί μείζονος σημασίας αιτία προβλημάτων για την υγεία, η έκταση των οποίων μόλις αρχίζει να γίνεται κατανοητή. Οι βαφές που περιέχουν μόλυβδο σε παλαιές κατοικίες οδήγησε σε πολυάριθμες περιπτώσεις δηλητηρίασμού των παιδιών. Γενικότερα, ο αμιάντος – που χρησιμοποιείται ευρέως στις μονώσεις – προκαλεί ιδιαίτερες ανησυχίες. Η εισποή των ινών αμιάντου βλάπτει σοβαρά τους πνεύμονες και προκαλεί μια σπάνια – και ανίατη – μορφή καρκίνου. Το γεγονός αυτό προκάλεσε έντονες συζητήσεις σχετικά με το κατά πόσον ο αμιάντος που έχει ήδη τοποθετηθεί πρέπει να αφαιρεθεί ή εάν είναι προτιμότερο να αφεθεί ως έχει.

Άλλα δομικά υλικά περιέχουν επικίνδυνες ουσίες όπως φορμαλδεΐδη, ορυκτοβάμβακα, υδράργυρο και ραδόνιο. Τα τοξικά τους αποτελέσματα έχουν επιτανθεί λόγω της τάσης που υπάρχει για πιο συμπαγή μόνωση.

Από ψυχολογική άποψη ο θόρυβος μπορεί να απειλήσει σε μεγάλο βαθμό την υγεία του κατοίκου της πόλης, δημιουργώντας σωματικά συμπτώματα που σχετίζονται με το άγχος, και μειώνοντας την ποιότητα ζωής συνολικά στην πόλη λόγω της επιθετικής συμπεριφοράς που προκαλεί. Μπορεί επίσης να προκαλέσει απώλεια της ακοής.

2.1. Η συνθετότητα του αστικού περιβάλλοντος

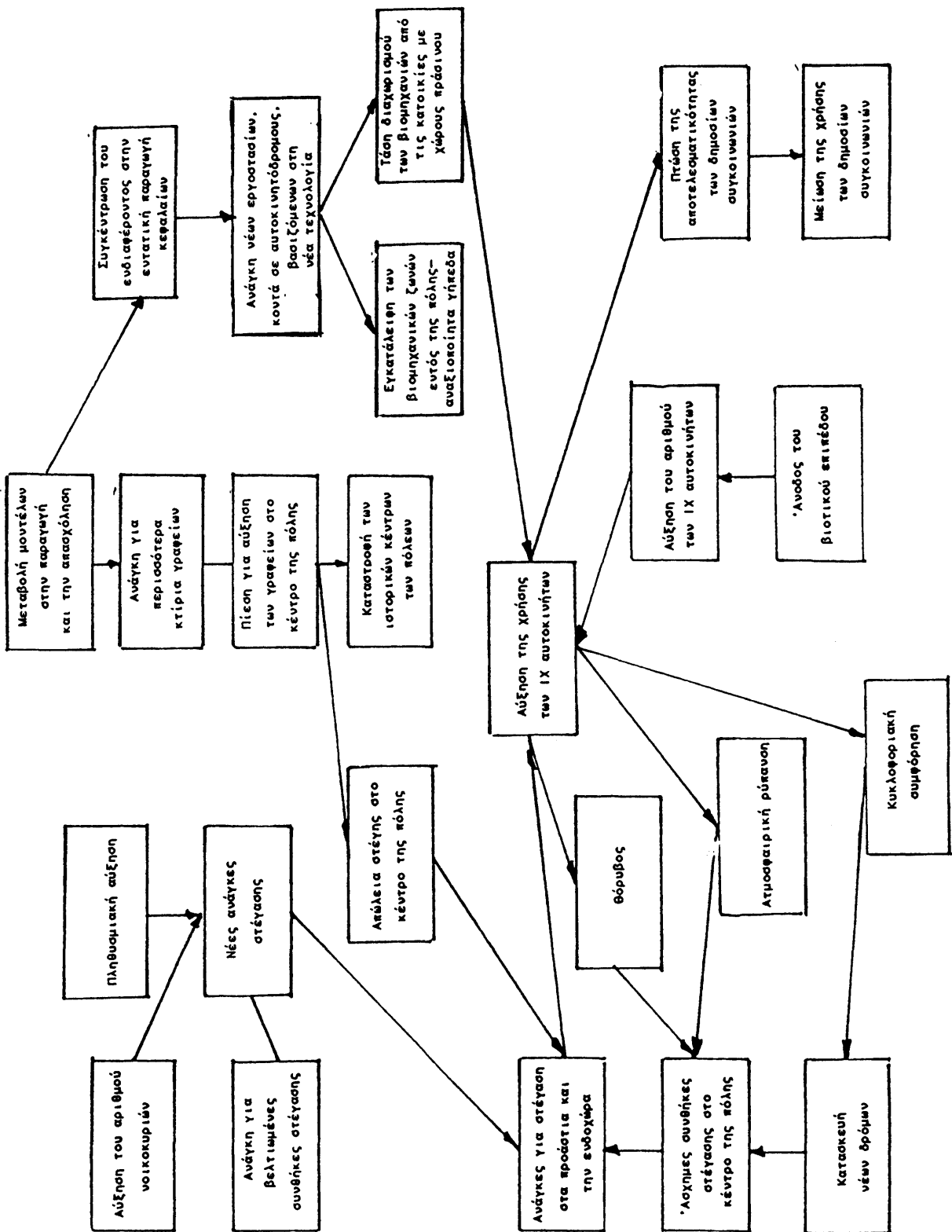
Τα προβλήματα του αστικού περιβάλλοντος είναι πολυάριθμα και ποικίλα. Για λόγους ευκολίας στο παρόν κείμενο χωρίζονται σε τρεις ενότητες :

- Αστική μόλυνση : ατμόσφαιρα, νερό, θόρυβος, έδαφος, απόβλητα
- Το δομημένο περιβάλλον : λεωφόροι, δρόμοι, κτίρια, ανοικτοί χώροι, χώροι αναψυχής
- Φύση : πράσινο και άγρια ζωή στην πόλη.

Όταν εξετάζονται τα μεμονωμένα προβλήματα μιας περιοχής, είναι σημαντικό να μην λησμονείται το γεγονός ότι "το αστικό σύστημα" είναι ένα σύνθετο και αλληλένδετο σύνολο. Σχηματική αναπαράσταση ορισμένων από τις κυριότερες σχέσεις αιτίου - αποτελέσματος που επηρεάζουν την αστική ανάπτυξη και το σύστημα του αστικού περιβάλλοντος δίδεται στο Σχήμα 1.

Η έκταση αυτών των αμοιβαίων σχέσεων αποδεικνύει τον πιθανό κίνδυνο που μπορεί να προέλθει από μια κατά περίπτωση απόφαση : η λύση σε ένα πρόβλημα αποτελεί συχνά την γενεσιουργό αιτία ενός άλλου προβλήματος. Η αποτελεσματική διαχείριση του αστικού μας περιβάλλοντος απαιτεί μια στρατηγική βασισμένη σε γενική εξέταση του αστικού συστήματος, με λήψεις αποφάσεων που θα ενσωματώνονται σε βασικά πεδία. Λίγες πόλεις διαθέτουν διοικητική δομή ικανή να διασφαλίσει την ενσωμάτωση αυτή που είναι άκρως σημαντική μεταξύ του σχεδιασμού της χρήσης γης και των μεταφορών. Παρά το γεγονός ότι η πόλη αποτελεί την κύρια εστία οικονομικής δραστηριότητας και των συναφών πιέσεων που ασκούνται στο περιβάλλον, η ανάλυση των προβλημάτων της δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί ανεξάρτητα από την περιοχή στην οποία ανήκει. Η αλληλεξάρτηση της πόλης από την ενδοχώρα της απαιτεί κατά συνέπεια να καταρτίζονται πολιτικές σε ευρύτερο πλαίσιο, στις οποίες να λαμβάνεται μέριμνα για το σχεδιασμό μιας περιοχής ως σύνολο.

Σχήμα 1
Σχέσεις στο εσωτερικό του Αστικού Συστήματος



2.2. Αστική ρύπανση

Στις αστικές περιοχές, από την ίδια τους τη φύση ως κέντρα κατοικίας και οικονομικής δραστηριότητας, παρατηρούνται εξαιρετικά υψηλές συγκεντρώσεις ρύπων. Επίσης, παρά την αυξανόμενη προσοχή και τις εκτεταμένες έρευνες σε περιβαλλοντικά θέματα, υπάρχει έλλειψη συγκρίσιμων δεδομένων για βασικούς περιβαλλοντικούς δείκτες. Ακόμη και στις περιπτώσεις που διατίθενται δεδομένα, η σύγκριση και η ερμηνεία τους αποβαίνουν πολύπλοκες λόγω των διαφορών στη συλλογή δεδομένων και στις τεχνικές μέτρησης.

Η επιστημονική έρευνα ωστόσο έχει σαφώς αποδείξει τα αρνητικά αποτελέσματα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της ρύπανσης των υδάτων και της ηχορύπανσης, της ακατάλληλης διάθεσης των αποβλήτων και των μολυσμένων εδαφών στην υγεία. Έτσι, η Επιτροπή έθεσε την περασμένη δεκαετία ορισμένους στόχους σχετικά με την ποιότητα του περιβάλλοντος. Τα θέματα που αφορούν κάθε ένα από τα πεδία αυτά εκτίθενται στη συνέχεια.

2.2.1. Ατμοσφαιρική ρύπανση

Οι αστικές περιοχές είναι εκτεθειμένες σε ευρύ φάσμα ρύπων. Τα αποτελέσματα των ρύπων αυτών στην υγεία, ορισμένοι από τους οποίους είναι καρκινογόνοι, περιλαμβάνουν παθήσεις του αναπνευστικού συστήματος και ερεθισμούς των ματιών και του δέρματος. Επιπλέον, διαβρώνουν το δομημένο περιβάλλον και βλάπτουν το φυσικό περιβάλλον. Οι περισσότεροι ατμοσφαιρικοί ρύποι προέρχονται από τρεις πηγές: τη βιομηχανία, τα οχήματα με κινητήρα και την καύση ορυκτών καυσίμων για την παραγωγή θερμότητας ή ηλεκτρικής ενέργειας.

Η συμβολή της βιομηχανίας στην ατμοσφαιρική ρύπανση ποικίλλει αισθητά από την μία πόλη στην άλλη, δεδομένου ότι εξαρτάται από την πυκνότητα και το είδος της βιομηχανίας σε μία περιοχή, την ακριβή τοποθεσία αυτής και μέχρι ποίου σημείου εφαρμόζει μέτρα για να ελέγχει τις εκπομπές ή τη διασπορά των εκπομπών πέραν του περιγύρου της. Τα αποτελέσματα μιας σοβαρής ατμοσφαιρικής ρύπανσης μπορούν να αποβούν καταστρεπτικά, όπως επί παραδείγματι στο Λονδίνο το 1952, όταν νέφος που δημιουργήθηκε από εκπομπές διοξειδίου του θείου προκάλεσαν τον θάνατο 5.000 ατόμων.

Ωστόσο, η βιομηχανική ρύπανση δεν είναι αποκλειστικά πρόβλημα των πόλεων. Πολλές φορές, τα εθνικά και διεθνή πρότυπα για τις εκπομπές καταρτίζονται για να αντιμετωπιστούν ευρύτερα προβλήματα, όπως οι όξινες βροχές και το φαινόμενο του θερμοκηπίου, παρά προβλήματα που αφορούν το αστικό περιβάλλον. Οι κανονιστικές ρυθμίσεις που αφορούν τη συμβολή της βιομηχανίας στην αστική ρύπανση βασίζονται τόσο σε "οριακές τιμές" για την ποιότητα του αέρα σε ανοιχτούς χώρους, όσο και στα πρότυπα εκπομπής των πηγών.

Τα προβλήματα ατμοσφαιρικής ρύπανσης που αφορούν τις αστικές συγκοινωνίες και τα κτίρια συνδέονται στενά με την εσωτερική λειτουργία της πόλης. Η συμβολή των δραστηριοτήτων αυτών που καταναλώνουν ενέργεια ως προς τις στάθμες ορισμένων ρύπων εκτίθεται στον Πίνακα 1.

Πίνακας 1
Πηγές ατμοσφαιρικής ρύπανσης

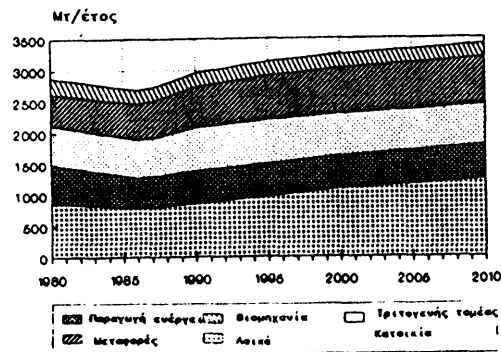
Τομέας	CO ₂	SO ₂	NO _x
Ενέργεια (για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας)	37,5 (29,3)	71,3 (61,5)	28,1 (24,6)
Βιομηχανία	18,6	15,4	7,9
Μεταφορές	22,0	4,0	57,7
Λοιποί τομείς	21,9	9,3	6,3
Σύνολο	100 (2,7 δισεκ.τ)	100 (14 εκατ. τ.)	100 (9,8 εκατ.τ.)

Πηγή: Ενέργεια 2010 (1989)

Όπως δείχνει ο παραπάνω πίνακας, η θέρμανση, ανάλογα με την πηγή ενέργειας, μπορεί να αποβεί μία από τις σημαντικότερες πηγές ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Στο Δουβλίνο, επί παραδείγματι, η οικιακή θέρμανση αποτελεί την κυριότερη πηγή SO₂ και αιωρούμενων στερεών. Η βαθμιαία κατάργηση του άνθρακα μείωσε σε ορισμένο βαθμό τα επιβλαβή αποτελέσματα της ρύπανσης από τα αιωρούμενα στερεά και το SO₂ σε τοπικό επίπεδο. Ωστόσο, η στροφή προς την ηλεκτρική ενέργεια δεν επιλύει σφαιρικά το πρόβλημα, διότι υφίσταται η ρύπανση που προκύπτει από τις περισσότερες μορφές παραγωγής ενέργειας. Υπό αυτή την ευρύτερη και σφαιρικότερη άποψη, η χρήση όλων των μορφών ορυκτών καυσίμων συμβάλλει στη δημιουργία της όξινης βροχής και, με την αύξηση της στάθμης CO₂ (βλέπε σχήμα 2), του φαινομένου του θερμοκηπίου.

Σχήμα 2
Εκπομπές CO₂, Ευρώπη των 12 (1980-2010)

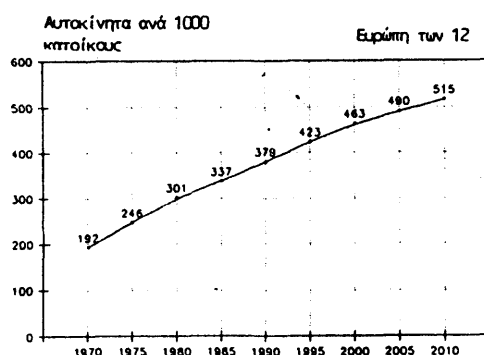
Ανά τομέα



Πηγή: Η ενέργεια στην Ευρώπη: Κυριότερα θέματα για την ενέργεια
Γενική Διεύθυνση Ενέργειας, Σεπτ. 1989

Ενώ τα σοβαρότερα προβλήματα τοπικής ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προκλήθηκαν από την θέρμανση έχουν λυθεί, αντικαταστάθηκαν από τις αυξανόμενες στάθμες ρύπανσης από τις μεταφορές. Οι κινητήρες των αυτοκινήτων είναι οι κυριότερες πηγές NO_x, CO, αιωρούμενων στερεών και μολύβδου. Όσον αφορά το CO₂, πρέπει να σημειωθεί ότι το ήμισυ σχεδόν των καύσεων στις μεταφορές εκτιμάται ότι οφείλεται στην αστική κυκλοφορία. Σε πολλές πόλεις, ο τομέας των μεταφορών ευθύνεται για το 90% περίπου των εκπομπών μονοξειδίου του άνθρακος. Το Σχήμα 3 δείχνει την αύξηση των ιδιοκτητών αυτοκινήτων κατά τα πρόσφατα έτη και τις προβολές βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα, από τις οποίες φαίνεται ότι αυτή η σημαντική αύξηση πρόκειται να εξακολουθήσει.

Σχήμα 3
Ιδιοκτήτες αυτοκίνητα 1970-2010

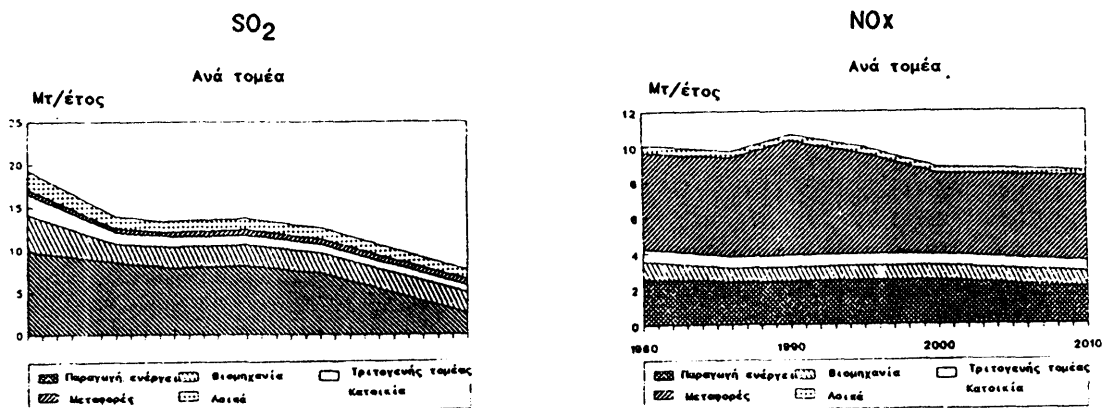


Πηγή: η ίδια με εκείνη του Σχήματος 2

Η Κοινότητα θέσπισε κατά την τελευταία δεκαετία οδηγίες για την ποιότητα του αέρα που σχετικά με ορισμένους βασικούς ατμοσφαιρικού ρύπους: το SO₂ και τα αιωρούμενα στερεά, το NO₂, κλπ. Οι οδηγίες αυτές θέσπισαν αφενός, οριακές τιμές - μια κρίσιμη τιμή για την υγεία του ανθρώπου - και αφετέρου, κατευθυντήριες τιμές - μια τιμή που τέθηκε ως στόχος για την βελτίωση του περιβάλλοντος με σκοπό να προληφθεί οποιαδήποτε μακροπρόθεσμη συνέπεια στην υγεία και την ποιότητα ζωής.

Καίτοι δεν υφίστανται πληροφορίες για όλη την Κοινότητα με τις οποίες να αποδεικνύεται ότι οι εν λόγω οδηγίες, καθώς και άλλες συναφείς οδηγίες, συνέτειναν στον έλεγχο των μεμονωμένων πηγών εκπομπής, το Σχήμα 4 δείχνει την αποτελεσματικότητα των μέτρων με σκοπό να μειωθεί το SO₂ και τα NO_x. Η πρόοδος στη μείωση των NO_x υπήρξε λιγότερο εντυπωσιακή. Η καθιέρωση των καταλυτικών εξατμίσεων σε όλα τα νέα αυτοκίνητα το 1992/93 θα μειώσει την ρύπανση που προέρχεται από μεμονωμένα οχήματα αλλά η αύξηση της οδικής κυκλοφορίας, στην οποία περιλαμβάνονται τα ιδιωτικά αυτοκίνητα και τα οχήματα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, καθώς και η κυκλοφοριακή συμφόρηση μπορεί να αντισταθμίσει τη μείωση αυτή.

Σχήμα 4
Εκπομπές SO₂ και NO_x – Ευρώπη των 12
Πηγή: η ίδια με εκείνη του Σχήματος 2

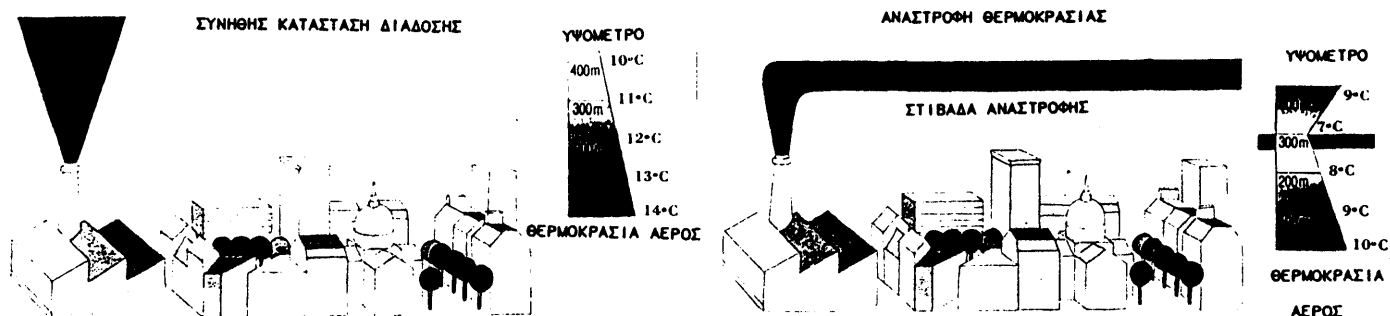


Σε ορισμένες πόλεις της νοτίου Ευρώπης, όπως η Αθήνα και η Νάπολη, παρατηρήθηκε σημαντική αύξηση των περισσότερων ατμοσφαιρικών ρύπων και αντίστοιχη πτώση της ποιότητας της ατμόσφαιρας. Αυτό οφείλεται στην μεγάλη αύξηση του πληθυσμού στις πόλεις αυτές, λόγω της εξόδου προς την ύπαιθρο στις περιοχές της νοτίου Ευρώπης. Η αύξηση της εκπομπής ρύπων στην Αθήνα π.χ. από την βιομηχανία και τα οχήματα είναι τόσο μεγάλη ώστε οι αρχές υποχρεώθηκαν να εισαγάγουν ένα σύστημα σύμφωνα με το οποίο τα οχήματα επιτρέπεται να εισέρχονται στο κέντρο της πόλης εκ περιτροπής – απαγορεύεται δε η είσοδός τους στο κέντρο όταν η στάθμη της ρύπανσης υπερβαίνει τα όρια ασφαλείας.

Το μόνο που επιτυγχάνουν τα μέτρα αυτά είναι να μην επιδεινωθεί η κατάσταση. Δεν μπορούν να θεωρηθούν μακροπρόθεσμες λύσεις.

Τα προβλήματα ατμοσφαιρικής ρύπανσης στις αστικές περιοχές συχνά οξύνονται λόγω του συνδυασμού κλιματολογικών και γεωγραφικών συνθηκών, οι οποίες τείνουν να συγκεντρώνουν ρύπους στην πόλη και εμποδίζουν τη διασπορά και την διάλυσή τους στην ευρύτερη ατμόσφαιρα. Φαινόμενα του είδους αυτού περιγράφονται στο Διάγραμμα 1.

Διάγραμμα 1 Η συγκέντρωση της αστικής ρύπανσης



Υπό φυσιολογικές συνθήκες, οι ρύποι που περιέχονται σε θερμά αέρια ανέρχονται εφόσον συναντούν κατά την άνοδό τους ψυχρότερες μάζες αέρα (βλέπε στην περίπτωση μιας φυσιολογικής κατάστασης διάδοσης).

Υπό ορισμένους όρους (ιδίως ακτινοβολία κατά τις νυκτερινές ώρες), η θερμοκρασία σε υψόμετρο ορισμένων εκατοντάδων μέτρων είναι ανώτερη από εκείνη στην επιφάνεια του εδάφους.

Τότε εμποδίζεται η άνοδος των ρύπων οι οποίοι σταματούν κάτω από μία "στιβάδα θερμοκρασιακής αναστροφής" που διαδραματίζει το ρόλο θερμικού κώδωνα. Εάν ταυτόχρονα υπάρχει άπνοια, οι ρύποι αυξάνονται σε σημαντικές αναλογίες.

Εκτός από τις περιπτώσεις τοπικής ρύπανσης που περιγράφηκαν προηγουμένως, οι ρύποι και το σύνολο των χημικών ενώσεων που προέρχονται από αυτούς μπορούν να μεταφερθούν στην ατμόσφαιρα από τους ανέμους σε μεγάλες αποστάσεις πριν ξαναπέσουν στο έδαφος, αναμειγμένοι με βροχές, χιόνια, πάχνη και ομίχλη. Το φαινόμενο αυτό, το οποίο δεν γνωρίζει σύνορα, αντιστοιχεί με την μεταφορά των ρυπάνσεων σε μεγάλη απόσταση, αποκαλούμενο κοινώς "όξινες βροχές".

Το φαινόμενο της αύρας από την πόλη προς την ύπαιθρο



Ο οικισμός αποτελεί μια νησίδα θερμότητας, η οποία εξακολουθεί να υφίσταται μετά τη δύση του ηλίου, ενώ η περιβάλλουσα ύπαιθρος ψυχραίνεται. Ο θερμός αέρας ανέρχεται, προκαλώντας τότε ένα χαμηλό βαρομετρικό, όπου εισρέει ο ψυχρότερος αέρας της πέριξ περιοχής. Στην περίπτωση αυτή, οι ρύποι που εκπέμπονται στην περιφέρεια κατευθύνονται προς τον οικισμό, επιφέροντας ορισμένες φορές σημαντική άνοδο της στάθμης της ρύπανσης.

Πηγή: Υπουργείο Περιβάλλοντος

"Η ποιότητα του αέρα, η ζωτική μας κληρονομιά"-Γαλλία, Ιούνιος 1989

Εκτός από περιπτώσεις όπως η Αθήνα που είναι ευρέως γνωστές, θα ήταν λανθασμένο να συμπεράνουμε ότι οι πόλεις στην Βόρειο Ευρώπη δεν έχουν σημαντικά προβλήματα. Παρά το γεγονός ότι τα δεδομένα της παρακολούθησης μπορούν να δείχνουν συνολική βελτίωση, η χρησιμοποίηση των μέσων όρων από περιορισμένο αριθμό σταθμών καταγραφής μπορούν να συγκαλύπτουν την παρουσία επιζήμιων συγκεντρώσεων σε ορισμένες τοποθεσίες και σε συγκεκριμένες χρονικές στιγμές. Στις Βρυξέλλες π.χ. η κυκλοφορία κατά τις ώρες αιχμής στις οδικές σύραγγες έχει ως αποτέλεσμα η στάθμη της ρύπανσης να υπερβαίνει κατά πολύ το όριο που συνιστά η Διεθνής Οργάνωση Υγείας.

2.2.2. Ο θόρυβος

Ο θόρυβος είναι η "αστικότερη" μορφή ρύπανσης και επηρεάζει δυσμενώς τόσο την υγεία όσο και την ποιότητα ζωής των πολιτών. Τα πιο σοβαρά προβλήματα θορύβου πηγάζουν από τα διάφορα μεταφορικά μέσα - οδική κυκλοφορία (κυρίως μοτοσυκλέτες), αεροσκάφη, σιδηρόδρομοι - και από τις υπό δόμηση περιοχές. Η κοινοτική δράση για τον θόρυβο έχει ως επίκεντρο την καταπολέμηση του θορύβου που δημιουργείται από τις μεγαλύτερες μεμονωμένες πηγές θορύβου - π.χ., αεροσκάφη, υπό δόμηση περιοχές και οχήματα με κινητήρα (καθώς επίσης και την καταπολέμηση τού θορύβου που δημιουργείται στους χώρους εργασίας).

Σημειώθηκε σημαντική βελτίωση στη μείωση του θορύβου που προέρχεται από τους κυριότερους μεμονωμένους υπαίτιους, τα γενικότερα όμως προβλήματα θορύβου που δημιουργούνται από το σύνολο των "συνήθων" αυτοκινήτων, αεροσκαφών και τρένων δύσκολα αντιμετωπίζονται. Η αναμενόμενη αύξηση της κυκλοφορίας κατά τα προσεχή έτη θα οξύνει το πρόβλημα του θορύβου στις πόλεις.

Η Κοινότητα προτείνει πρότυπα θορύβου για οχήματα με κινητήρα ως μέρος της διαδικασίας κατάρτισης προτύπων στην Ενιαία Αγορά. Τα πρότυπα αυτά προοδευτικά βελτιώθηκαν. Δεν απαιτείται όμως ακόμη από τους παραγωγούς να ενσωματώσουν την καλύτερη δυνατή τεχνολογία για να μειωθεί η δυνατότητα δημιουργίας του θορύβου. Μολονότι η καθιέρωση αυστηρότερων προτύπων θα αυξήσει σαφώς το κόστος παραγωγής, το γεγονός αυτό θα πρέπει να αντισταθμιστεί από τα οφέλη που θα προκύψουν από την μείωση της όχλησης από τον θόρυβο. Στον τομέα αυτό αξίζει να εξεταστεί η χρήση οικονομικών μέσων.

Πάντως, ακόμη και τα αυστηρά πρότυπα για μεμονωμένα οχήματα δεν μπορούν να υποκαταστήσουν μια ευρύτερη προσέγγιση για τη διαχείριση της κυκλοφορίας. Όπου εφαρμόστηκαν τα αποκαλούμενα συστήματα αποσυμφόρησης της κυκλοφορίας, σημείωσαν επιτυχία. Μειωμένα όρια ταχύτητας, περιορισμοί στην οδική κυκλοφορία και ολοκληρωμένα συστήματα ελέγχου φωτεινής σηματοδότησης καθιερώθηκαν μετά από τοπικές πρωτοβουλίες και είναι αποτελεσματικά όταν ενισχύονται με ανάλογο τρόπο τα περιοριστικά μέτρα.

Ένας ανασταλτικός παράγων μείζονος σημασίας για τα συστήματα που έχουν σχεδιαστεί με σκοπό να μειωθεί η στάθμη του θορύβου στις πόλεις είναι η ανυπαρξία γενικώς αποδεκτών προτύπων για τον θόρυβο. Πολλά κράτη μέλη έχουν εγκρίνει επιδιωκόμενες στάθμες θορύβου, οι οποίες όμως σπάνια έχουν νομική κάλυψη. Η Επιτροπή μελετά την καθιέρωση ορίων για τις στάθμες θορύβου στο περιβάλλον ως ποιοτικό στόχο αναλόγων με εκείνα για την ατμοσφαιρική ρύπανση.

Με τον τρόπο αυτό θα αναγνωριστεί η σημασία της δράσης η οποία σκοπό έχει να βοηθήσει μεγάλο μέρος του πληθυσμού που ζει σε περιοχές όπου οι στάθμες θορύβου μπορούν να επηρεάσουν δυσμενώς την υγεία του (λόγω της δημιουργίας άγχους ή λόγω διαταραχής του ύπνου). Τις περισσότερες φορές τα στρώματα που υπόκεινται στις υψηλότερες στάθμες θορύβου στο περιβάλλον είναι τα φτωχότερα στρώματα της κοινωνίας μας, τα οποία ζουν στις χειρότερες συνθήκες κατοικίας.

2.2.3. Το νερό

Από ιστορική άποψη, η διαδικασία εξάπλωσης του πληθυσμού και η ανάπτυξη της βιομηχανίας σε αστικές περιοχές απέβη καταστρεπτική για την ποιότητα των ποταμών που διέρχονται μέσα από τις πόλεις. Από τότε που οι πόλεις έπαυσαν να στηρίζονται στους ποταμούς τους για την παροχή ύδατος, οι ποταμοί μετατράπηκαν σε αποδέκτες αποβλήτων, όπου χύνεται όλο και μεγαλύτερος όγκος και ποικιλία λυμάτων, επιζήμιων τόσο στην ποιότητα του νερού όσο και στην άγρια ζωή.

Μία άλλη πτυχή του προβλήματος αυτού είναι ότι τα αποχετευτικά συστήματα που σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν προς το τέλος του 19ου αιώνα χρησιμοποιούνται ακόμη σε πολλές πόλεις. Σήμερα οι ρυπαίνουσες εκχύσεις είναι προφανώς διαφορετικές από εκείνες του τελευταίου αιώνα, τόσο από την άποψη της συγκέντρωσης ουσιών όσο και ως προς τον όγκο ροής. Επιπλέον, το παλιό αποχετευτικό σύστημα δύσκολα μπορεί να επισκευαστεί τις περισσότερες φορές και το κόστος αντικατάστασής του είναι τόσο μεγάλο ούτως ώστε να αποβαίνει απαγορευτικό.

Το ίδιο το αστικό περιβάλλον προκαλεί προβλήματα στα αποχετευτικά συστήματα και τους αποδέκτες τους. Οι αδιαπέρατες επιφάνειες της πόλης εμποδίζουν την αστική απορροή μετά από βροχοπτώσεις, τόσο από την άποψη της αιχμής απορροής όσο και από την άποψη του χρόνου που απαιτείται για να φθάσουν τα ύδατα την αιχμή αυτή. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η αυξημένη αστικοποίηση στην λεκάνη απορροής μπορεί να δημιουργήσει κίνδυνο πλημμύρας στα κατάντη. Πράγματι, η διοχέτευση πολλών ποταμών που περνούν μέσα από πόλεις οξύνει την κατάσταση αυτή. Πρέπει να σημειωθεί επίσης ότι η απορροή από ασφαλισμένες επιφάνειες συνεπάγεται ένα μίγμα ρύπων που συνήθως συναντάται σε αστικές επιφάνειες.

Παρά το γεγονός ότι η επεξεργασία των υδάτων πριν την εκ νέου χρησιμοποίησή τους συνήθως ενδείκνυται για να διασφαλιστεί η συμμόρφωση σε κοινοτικά πρότυπα ποιότητας του ύδατος, το θέμα της ποιότητας των υδάτων έχει τύχει συγκριτικά μικρής προσοχής. Εκεί όπου υπήρξε σημαντική βελτίωση, επρόκειτο συχνά για περιπτώσεις που η ποιότητα ενός ποταμού απέβη θέμα εθνικής υπερηφανείας, συνδεδεμένο με την εικόνα της πόλης. Αυτό ισχύει κυρίως για την περίπτωση του Λονδίνου και του Τάμεση, ο οποίος έγινε αντικείμενο σημαντικών επενδύσεων για βελτίωση κατά τις τελευταίες δεκαετίες και θεωρείται τώρα ότι διαθέτει τις καθαρότερες εκβολές ποταμού στον κόσμο.

Ποταμοί όπως ο Ρήνος, των οποίων η ποιότητα των υδάτων επηρεάζεται από μεγάλο αριθμό κωμοπόλεων και πόλεων σε διάφορα κράτη, αποδεικνύει τις συνέπειες μιας πόλης σε μια άλλη, όπως και την ανάγκη για συνεργασία σε διεθνές επίπεδο.

2.2.4. Απόβλητα

Όπως συμβαίνει και με άλλες μορφές ρύπανσης, τα ειδικά αστικά προβλήματα που συνδέονται με τα απόβλητα προέρχονται από τον συνδυασμό υψηλής πληθυσμιακής πυκνότητας με μία μεγάλη ποικιλία οικονομικών δραστηριοτήτων: νοσοκομεία, μικρές και μεγάλες αγορές προϊόντων, οικοδομικά υλικά από κατεδαφίσεις και χρησιμοποιημένες συσκευασίες από μεταφορείς, εμπορικά καταστήματα και το αγοραστικό κοινό, απλώς για να αναφέρουμε μερικές.

Οι τοπικές αρχές πρέπει πράγματι να φέρουν σε πέρας τρεις συναφείς εργασίες:

- τον καθαρισμό των οδών
- την αποκομιδή απορριμμάτων
- την διάθεση των αποβλήτων

Η διάθεση τεράστιων και συνεχώς αυξανόμενων όγκων οικιακών και βιομηχανικών αποβλήτων θέτει εξαιρετικά μεγάλο πρόβλημα στις αρχές των ευρωπαϊκών πόλεων που διαχειρίζονται το θέμα αυτό. Ο Πίνακας 2 δείχνει τους δημιουργούμενους όγκους απορριμμάτων και με ποιόν τρόπο γίνεται η επεξεργασία τους ανά χώρα. Η απλή λύση της υγειονομικής ταφής, ακόμη και υπό ελεγχόμενες συνθήκες, έχει αποβεί δύσκολη για πολλές πόλεις, είτε διότι είναι δύσκολο να ανευρεθεί κατάλληλος τόπος σε λογική απόσταση από την πόλη είτε διότι οι κάτοικοι των γύρω περιοχών αντιτίθενται σε αυτό.

Πίνακας 2

Επεξεργασία στερεών αστικών απορριμμάτων, επιλεγείσες χώρες, 1985/1986

ΚΡΑΤΟΣ	Αστικά στερεά απόβλητα εκ. τόνοι	Ταφή		Αποτέφρωση	Λοιπές μέθοδοι
		Νόμιμη	Παράνομη		
Δανία	1,4	22	—	70	8
Κάτω Χώρες	4,2	53	—	37	10
Γαλλία	17,0	44	10	36	10
Γερμανία	32,0	70	—	27	3
Ην. Βασίλειο	20,0	90	—	9	5
Βέλγιο	3,2	70/80	—	20	10
Ιταλία	15,0	30	55	11	4
Ισπανία	10,0	—	—	5	15
Ελλάς	—	80	20	—	—
Ιρλανδία	—	65	35	—	—
	110,0				

Πηγή: Recupero Alluminio In Forma di Lattine,
Conzorzio dei Produttori di Contenitori in Alluminio
Bresso (MI) - IT.

Η αποτέφρωση ως εναλλακτική λύση αποδεικνύεται προβληματική . Είναι δύσκολο να ανευρεθούν κατάλληλες περιοχές και οι εν μέρει τοξικές εκπομπές τους οδήγησαν την Κοινότητα να θεσπίσει νομοθεσία σχετικά με την επιβολή ορίων στις εκπομπές των δημοτικών εγκαταστάσεων αποτέφρωσης. Σε ορισμένα κράτη μέλη, ιδίως τη Γερμανία και τις Κάτω Χώρες, σημειώθηκε πρόοδος στη μείωση και την ανακύκλωση των αποβλήτων, ακόμη όμως και οι πιο αισιόδοξες εκτιμήσεις τοποθετούν τη μείωση γύρω στο 30% ως τον υψηλότερο στόχο που μπορεί να επιτευχθεί.

Η πρόσφατα δημοσιευθείσα στρατηγική διαχείρισης των αποβλήτων της Επιτροπής* θέτει δύο προτεραιότητες: πρόληψη και ανακύκλωση. Η πρόληψη αφορά κυρίως τη βιομηχανία. Επί παραδείγματι οι μετατροπές στις συσκευασίες θα μπορούσαν να διευκολύνουν πολύ τον αστικό καθαρισμό και τα προβλήματα διαχείρισης των αποβλήτων. Για τις αρχές της πόλης, η ανακύκλωση αποτελεί μια μείζονος σημασίας επιλογή. Η ανακύκλωση απαιτεί διαλογή των αποβλήτων στην πηγή τους (και τα απαραίτητα εμπορευματοκιβώτια) και ειδικευμένες υπηρεσίες συλλογής. Οι μελλοντικοί παράμετροι σχεδιασμού μεγάλων κτιρίων διαμερισμάτων και γραφείων μπορούν επίσης να ενσωματώνουν εξοπλισμούς για την διαλογή αποβλήτων με σκοπό την ανακύκλωσή τους.

2.2.5. Ρύπανση του εδάφους

Η ρύπανση του εδάφους από την χωρίς διακρίσεις εναπόθεση τοξικών ουσιών αναγνωρίζεται πλέον ως άκρως ανησυχητική στις αστικές περιοχές. Μολονότι αυξάνεται το ενδιαφέρον για εγγειοβελτιωτικά έργα μέσα στις αστικές περιοχές, τα εδάφη που έχουν μολυνθεί λόγω της επί δεκαετίες εναπόθεσης αποβλήτων εμποδίζουν την αξιοποίηση της γης αυτής για κατοικία ή για νέες οικονομικές δραστηριότητες.

Δεδομένου του τοπικού και πολύ ειδικού χαρακτήρα κάθε μεμονωμένης περίπτωσης, είναι δύσκολο να καταρτιστούν γενικές πολιτικές ή τεχνικές λύσεις. Επίσης ενώ οι άμεσες συνέπειες της μόλυνσης είναι συχνά τοπικές, μεσοπρόθεσμα απειλούνται και τα υπόγεια ύδατα.

2.3. Το δομημένο περιβάλλον

Ενώ το τοπίο της υπαίθρου αποτελείται από φυσικά στοιχεία, το αστικό τοπίο αποτελείται από κτίρια, με δένδρα και πράσινους χώρους που δίδουν ιδιαίτερη έμφαση. Η περιβαλλοντική ποιότητα ενός αστικού τοπίου έχει ως ένα ορισμένο βαθμό υποκειμενική χροιά. Ωστόσο, ο περισσότερος κόσμος εκτιμά με όμοιο τρόπο την ποιότητα των κωμοπόλεων και των πόλεων - ιστορικά κτίρια και διάταξη οδών, ανοιχτούς χώρους και δένδρα, δραστηριότητα.

Τα ιστορικά κέντρα των ευρωπαϊκών πόλεων, όπου έχουν παραμείνει ανέπαφα, αντιπροσωπεύουν ένα σημαντικό δεσμό με τον πολιτισμό και την κληρονομιά του παρελθόντος της πόλης. Μέσα σ'ένα κόσμο που κυριαρχείται όλο και περισσότερο από διεθνείς τεχνοτροπίες στην αρχιτεκτονική και την τεχνολογία των κτιρίων, τα ιστορικά κέντρα παρέχουν μία μοναδική αίσθηση για τον κάθε τόπο διαφοροποιώντας την μία πόλη από την άλλη.

* ΕΕΚ 89(934)τελικό: Κοινοτική Στρατηγική για τη Διαχείριση των Αποβλήτων

Κατά τις τελευταίες δεκαετίες σημειώθηκαν μείζονος σημασίας αλλαγές στο σχεδιασμό και τη διαχείριση των πόλεων μας. Οι περισσότερες πόλεις υπέστησαν μια διαδικασία προαστιοποίησης, με αποτέλεσμα όλο και λιγότερος κόσμος να ζει στα αυθεντικά κέντρα, που καταλαμβάνονται συνεχώς από γραφεία και καταστήματα.

Η πίεση που ασκείται από αυτήν την τεράστια ανάπτυξη τέτοιων δραστηριοτήτων επέφερε την καταστροφή μεγάλου μέρους του ιστορικού ιστού των πόλεων μας, ο οποίος αντικαταστάθηκε από νέα κτίρια, συχνά μέτριας, εάν όχι κακής, ποιότητας. Πολύ λίγες κατασκευές της σύγχρονης εποχής θα θεωρηθούν από τις μελλοντικές γενεές ότι αποτελούν κληρονομιά.

Ο ποσοτικός προσδιορισμός της καταστροφής αυτής σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι δύσκολος, διότι τα επίσημα συστήματα κατάταξης και καταγραφής ποικίλλουν πολύ. Το Ηνωμένο Βασίλειο διαθέτει ένα από τα πιο διεξοδικά συστήματα του είδους αυτού, σύμφωνα με το οποίο έχουν καταγραφεί αρκετές εκατοντάδες χιλιάδες κτίρια βάσει συγκεκριμένων κριτηρίων που συνδέονται με την ηλικία και την κατάσταση των κτιρίων. Οι Κάτω Χώρες διαθέτουν επίσης ένα ευρύ σχέδιο κατάταξης για τις μονοκατοικίες. Στην Ιταλία ταξινομούνται ολόκληρα ιστορικά κέντρα μετά από ένταλμα των τοπικών αρχών και με βάση εθνικούς νόμους. Στο Βέλγιο αντίθετα έχουν ταξινομηθεί πολύ λιγότερα κτίρια και χρησιμοποιούνται πολύ αυστηρότερα κριτήρια.

Παρά το γεγονός ότι η ταξινόμηση ενός κτιρίου δεν αποτελεί αναγκαία εγγύηση για την προστασία του, μια διεξοδική διαδικασία απογραφής μπορεί να διασφαλίσει ότι η ιστορική αξία ενός κτιρίου σταθμίζεται με σωστό τρόπο όταν υπάρχουν προτάσεις για την αποκατάστασή του. Σε διεθνή κλίμακα, η αναγνώριση της σημασίας των διαφόρων περιοχών παρέχεται από το Σύστημα Τεκμηρίωσης του Συμβουλίου της Ευρώπης. Μολονότι το σύστημα αυτό δεν παρέχει νομική προστασία, αναμφίβολα επηρεάζει τη λήψη αποφάσεων σε τοπικό επίπεδο.

Δυστυχώς, τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα ιστορικά κέντρα των πόλεών μας δεν περιορίζονται στα προβλήματα κατεδάφισης και αναδόμησης. Ενώ οι πιο εύπορες οικογένειες παραμένουν ή επιστρέφουν στο κέντρο, τα μεσαία εισοδήματα εξακολουθούν να μετακομίζουν προς τα προάστια και μεγάλο μέρος των κατοικιών στο εσωτερικό της πόλης μισθώνονται σε λιγότερο εύπορες ομάδες της κοινωνίας μας. Παρά το γεγονός ότι οι κατοικίες αυτές μπορούν εύκολα να εντοπιστούν, ευρισκόμενες κοντά στις θέσεις εργασίας στο κέντρο της πόλης, τα έσοδα από τα κτίρια αυτά συχνά δεν επαρκούν για τη συντήρησή τους, ή δεν χρησιμοποιούνται για το σκοπό αυτό. Το αποτέλεσμα είναι η φθορά των κτιρίων.

Τα ιστορικά κτίρια απειλούνται επίσης από την μεγάλη ατμοσφαιρική ρύπανση στις ευρωπαϊκές πόλεις. Τα κτίρια δεν καλύπτονται μόνο από στρώματα αιθάλης που προέρχονται από την ρύπανση αιωρούμενων στερεών, αλλά και από χημικές αντιδράσεις με ρύπους όπως το διοξείδιο του θείου που προκαλεί φθορά στη δομή της πέτρας. Το γεγονός αυτό είναι εξαιρετικά σοβαρό, η επισκευή δε είναι δαπανηρή, στην περίπτωση των διακοσμητικών στοιχείων των πιο σημαντικών δημόσιων κτιρίων και μνημείων.

Η άνοδος του αριθμού ιδιόκτητων αυτοκινήτων και η ανάπτυξη της αστικής κυκλοφορίας θέτει επίσης σημαντικά προβλήματα για τα ιστορικά κέντρα των πόλεων, τα οποία συνήθως χαρακτηρίζονται από στενούς δρόμους που είναι ακατάλληλοι για τα οχήματα με κινητήρα. Ακόμη και πόλεις όπως το Παρίσι με πολεοδομικό σχεδιασμό που χρονολογείται από παλαιά και με μεγάλα βουλεβάρτα, αντιμετωπίζουν σήμερα κυκλοφοριακό πρόβλημα που υπερβαίνει την ικανότητα μεταφοράς των δρόμων τους. Εκτός από τα προβλήματα χώρου που προκαλούνται από την κυκλοφοριακή συμφόρηση, η στάθμευση σε δρόμους και πλατείες που δεν έχουν σχεδιαστεί για το σκοπό αυτό ενοχλεί πολύ από αισθητική άποψη και εμποδίζει την κυκλοφορία των πεζών στο δρόμο.

Πρέπει να ειπωθεί ότι κατά την τελευταία δεκαετία αναγνωρίστηκε περισσότερο η σημασία των ιστορικών κέντρων των πόλεων. Ο ρυθμός κατεδάφισης μειώθηκε και άρχισαν ορισμένα προγράμματα αναστήλωσης.

Ελήφθησαν σε μεγάλο βαθμό μέτρα για την αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας και πεζοδρομήθηκαν τμήματα του κέντρου των πόλεων τα οποία βρήκαν μεγάλη ανταπόκριση στο κοινό, διότι οι πολίτες μπορούν να απολαμβάνουν ένα ασφαλέστερο και πιο ήρεμο περιβάλλον για τις αγορές τους. Ωστόσο, η πίεση που ασκείται από την ανάπτυξη, τις αναξιόποιητες περιοχές και από τις συνέπειες της χρήσης οχημάτων με κινητήρα εξακολουθεί και το μέλλον ορισμένων τμημάτων ιστορικών κέντρων πολλών ευρωπαϊκών πόλεων παραμένει ακόμη πολύ αβέβαιο.

Η ίδια πίεση επίσης έχει συχνά ως αποτέλεσμα την απώλεια ανοιχτών χώρων μέσα στην πόλη για την δημιουργία χώρων στάθμευσης ή διεύρυνση των οδών. Οι υψηλές τιμές των ακινήτων καθιστούν εξαιρετικά δύσκολο για τις δημόσιες αρχές να αποκτήσουν γη για τη δημιουργία νέων κοινόχρηστων ανοιχτών χώρων στα κέντρα της πόλης, τη στιγμή που οι πολίτες συνειδητοποιούν όλο και περισσότερο την σημασία και την αξία τέτοιων χώρων.

Μια πιθανή προσέγγιση του προβλήματος αυτού είναι η ευφυής διαχείριση εγκαταλελειμένων περιοχών που υπάρχουν σε όλες τις πόλεις. Οι μεταβολές στα μοντέλα απασχόλησης, παραγωγής και εμπορικών μεταφορών άφησαν τα ίχνη τους στη δομή των πόλεων μας - κυρίως υπό μορφή μεγάλων λωρίδων αναξιόποιητης γης όπου ευρίσκονται εγκαταλελειμένες αποβάθρες, εργοστάσια και στρατώνες. Ενώ ορισμένες πόλεις κατάρτισαν δημιουργικά σχέδια ανάπτυξης, στα οποία φαίνονται οι δυνατότητες των περιοχών αυτών να δημιουργήσουν μια νέα εικόνα για την πόλη, άλλες έχουν αφήσει τις εγκαταλελειμένες περιοχές ανέπαφες, σαν πληγή στο αστικό περιβάλλον.

Κατά ειρωνικό τρόπο, τα προβλήματα που συνδέονται με το δομημένο περιβάλλον των πόλεών μας δεν περιορίζονται στην - κακή ή μη - προσαρμογή των ιστορικών πόλεων στον τρόπο ζωής του 20ου αιώνα. Εξίσου σοβαρά προβλήματα παρατηρήθηκαν σε ορισμένα σχέδια αναδόμησης που σκοπό είχαν να αντικαταστήσουν τα πολεοδομικά σχέδια για τα κέντρα των πόλεων.

Στις δεκαετίες του '50 και '60 παρατηρήθηκε στην Ευρώπη μια ευρεία τάση για την εκτέλεση μαζικών δημόσιων στεγαστικών προγραμμάτων στις παρυφές των κωμοπόλεων και των πόλεών μας που συχνά περιλάμβαναν υψηλά κτίρια διαμερισμάτων. Χωρίς τις ανέσεις των πόλεων, με κακή συγκοινωνία και συχνά χωρίς την κατάλληλη συντήρηση, οι περιοχές αυτές συχνά μετατράπηκαν στις φτωχογειτονιές της δεκαετίας του '70 και '80. Η απουσία εμπορικών και οικονομικών δραστηριοτήτων και ευκαιριών στις περιοχές αυτές συνέβαλε στην μεγάλη ανεργία και οδήγησε στον ακόμη μεγαλύτερο περιορισμό της κινητικότητας και των ευκαιριών των κατοίκων τους.

2.4. Η φύση στην πόλη

Η αξία των φυσικών χαρακτηριστικών στο εσωτερικό των αστικών περιοχών έχει αναγνωριστεί από καιρού. Τα πάρκα, οι κήποι και οι δενδροφυτευμένες λεωφόροι αποτελούν παραδοσιακά στοιχεία του σχεδιασμού μιας πόλης. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι εξαιρετικά σημαντικά για το οπτικό πεδίο· ακόμη και ένας πολύ μικρός αριθμός μεγάλων δένδρων απαλύνει σημαντικά την σκληρότητα ενός τελείως δομημένου περιβάλλοντος. Επιπλέον, τα χαρακτηριστικά αυτά έχουν συμβολική αξία για πολλούς κατοίκους των πόλεων, διότι τους παρέχουν έναν ψυχολογικό δεσμό με την φύση και την ύπαιθρο.

Κατά τα πρόσφατα έτη, το αυξανόμενο ενδιαφέρον για την διατήρηση της φύσης οδήγησε πολύ κόσμο να εξερευνήσει τους βιοτόπους και την άγρια ζωή του άμεσου περιβάλλοντος της πόλης τους και των προαστίων τους. Περιοχές εγκαταλελειμμένης γης και ημιφυσικοί βιότοποι συχνά αποδείχτηκαν εκπληκτικά πλούσιοι σε ποικιλία και αφθονία άγριας ζωής. Η σημασία αυτών των φυσικών βιοτόπων στις αστικές περιοχές αυξήθηκε, δεδομένου ότι ο χώρος για την άγρια ζωή στην ύπαιθρο συμπιέζεται από την χρήση πρακτικών εντατικής καλλιέργειας τις τελευταίες δεκαετίες.

Σε ορισμένες πόλεις, καταρτίστηκαν λεπτομερείς κατάλογοι με τους άγριους βιοτόπους και δημιουργήθηκαν δραστήριες ομάδες σε εθελοντική βάση, οι οποίες ζητούν την προστασία των τόπων αυτών από τη δόμηση και να διασφαλιστεί η διαχείριση της καλής κατάστασής τους. Παρά το γεγονός ότι υπό απόλυτους όρους τόποι του είδους αυτού δεν έχουν πάντοτε την ίδια αξία για τα είδη που συγκεντρώνουν σε σύγκριση με έναν πραγματικό φυσικό βιότοπο, το γεγονός ότι ευρίσκονται μέσα ή κοντά σε αστικά κέντρα αποκτά ιδιαίτερη αξία και σημασία. Αποτελούν επίσης σημαντική πηγή για εκπαιδευτικές δραστηριότητες και εξοικείωση με τη φύση.

Η αύξηση του χρόνου αναψυχής βοήθησε τους πολίτες να αποκτούν όλο και μεγαλύτερη συνείδηση της αξίας και σημασίας αυτών των ανοιχτών χώρων μέσα ή κοντά στην πόλη. Όσο η χρήση γης μεταβάλλεται μέσα στην πόλη, οι δημόσιες αρχές συχνά έχουν την ευκαιρία να δημιουργούν νέους κοινόχρηστους χώρους. Όπως όμως ήδη ειπώθηκε, η δημιουργία κοινόχρηστων χώρων είναι δαπανηρή λόγω της αξίας που έχει αποκτήσει η γη από την δόμηση.

Οι ανοικτοί χώροι και οι ημιφυσικοί βιότοποι στις παρυφές των πόλεων, στους οποίους έχουν εύκολη πρόσβαση οι κάτοικοι των πόλεων είναι επίσης πολύ σημαντικοί. Πολλές πόλεις, όπως οι Βρυξέλλες, το Βερολίνο και το Λουξεμβούργο, διαθέτουν μεγάλες δασικές εκτάσεις που βρίσκονται στα όρια των πόλεων. Οι εκτάσεις αυτές προσφέρουν βιότοπους για την άγρια ζωή και χώρους αναψυχής, αποτελούν δε πηγή εμπορικής εκμετάλλευσης των δασών. Δεδομένου ότι στην Κοινότητα οι προτεραιότητες για την γεωργική παραγωγή μεταβάλλονται, οι αρχές που διέπουν τη δόμηση τέτοιων περιοχών ευρισκόμενων κοντά σε άλλες πόλεις πρέπει να εξεταστούν.

3. Τα βαθύτερα αίτια της αστικής υποβάθμισης

Τα προβλήματα των πόλεων επισκιάζονται από τις προφανείς βελτιώσεις που έχουν επέλθει σε αυτές, δηλαδή τη βελτίωση της υγείας των κατοίκων τους, τον καλύτερο οικιακό εξοπλισμό, τα ευήλια νέα κτίρια και τους αυτοκινητοδρόμους. Το επιχείρημα ότι τα συνεπακόλουθα αποτελούν "αναγκαίο τίμημα" φαίνεται ίσως αρκετά πειστικό. Επιπλέον, οι αρνητικές επιπτώσεις, οι οποίες είναι εξίσου "πραγματικές" με τις βελτιώσεις αυτές, απαιτούν πολύ μεγαλύτερο χρόνο για να γίνουν αντιληπτές.

Παράδειγμα η άνοδος της εγκληματικότητας, τα χρόνια προβλήματα υγείας, η βαθμιαία αύξηση της κυκλοφορίας, ο θόρυβος και η ρύπανση· έτσι, σπάνια δημιουργείται μια κρίσιμη χρονική στιγμή η οποία απαιτείται συνήθως για την ανάληψη πολιτικής δράσης.

Ωστόσο, η πολιτική ωριμότητα μιας κοινωνίας μετρείται από την ικανότητά της να εξετάζει τα πράγματα μακροπρόθεσμα. Η ευρωπαϊκή ενότητα αποτελεί παράδειγμα. Δεν μπορεί να επιτευχθεί με γραφειοκρατικά και τεχνοκρατικά σχέδια που αποτυγχάνουν στην παρότρυνση μεγάλου μέρους του πληθυσμού προς τον σκοπό αυτό. Η ευρωπαϊκή πόλη δεν μπορεί να διασωθεί μόνο με κανονιστικές ρυθμίσεις ή με χρήματα. Η βελτίωσή της απαιτεί πρώτα απ'όλα ευρεία κατανόηση των βαθύτερων αιτίων των προβλημάτων της για να διαμορφωθεί η βάση της συναίνεσης που θα επιτρέψει την κοινοτική, κρατική και ευρωπαϊκή δράση για ένα κοινό στόχο. Αυτό συνεπάγεται την ανταλλαγή ιδεών και τη συνεργασία μεταξύ πόλεων σε ευρεία κλίμακα.

Τα εν λόγω αίτια συχνά πρέπει να αναζητηθούν στον τρόπο με τον οποίο οργανώνουμε την εργασία μας, την παραγωγή, τη διανομή και την κατανάλωση, συχνά με άκαμπτες και πεπερασμένες αρχές σχεδιασμού. Αυτά, καθώς και άλλα αίτια αλληλοεπιδρούν, επιτείνοντας το ένα το άλλο. Η απαρίθμηση των αιτίων που δίδεται στη συνέχεια δεν είναι ιεραρχημένη.

Λειτουργιοκρατία (Φονξιοναλισμός)

Ο σύγχρονος πολεοδομικός σχεδιασμός συχνά αντανάκλα ακόμα τις αρχές της λειτουργιοκρατίας που αναπτύχθηκε στο "Χάρτη των Αθηνών", θεωρία σχεδιασμού της δεκαετίας του '40, καθώς και στο Βρετανικό Κίνημα για τις κηπουπόλεις. Και οι δύο θεωρίες αναπτύσσουν τα προτερήματα ενός συστήματος πολεοδομικού σχεδιασμού στηριζόμενου στον αυστηρό διαχωρισμό και χωροθέτηση των δραστηριοτήτων με βάση τη λειτουργία. Έτσι, η κατοικία, οι βιομηχανικές περιοχές, τα εμπορικά κέντρα, οι πράσινοι χώροι κλπ. είναι σαφώς διαχωρισμένοι και συνδέονται με ένα εκτεταμένο οδικό και μεταφορικό δίκτυο. Ορισμένες φορές ο λειτουργικός διαχωρισμός μπορεί να είναι χρήσιμος όταν πρόκειται π.χ. για την βιομηχανία. Σε άλλες περιοχές ωστόσο, όπως τόνισε ο Karl Gruber, η αυστηρή τήρηση ζωνών αγνοεί την ιστορική και γεωγραφική πραγματικότητα της πόλης. Η "λειτουργική ακρίβεια" καταστρέφει την ελαστικότητα της πόλης και των κτιρίων της. Τα κτίρια, δεδομένου ότι έχουν σχεδιασθεί ως αρχιτεκτονικά αντικείμενα, δεν μπορούν να προσαρμοστούν στις μεταβαλλόμενες συνθήκες και, επομένως, εμποδίζουν την πόλη να λειτουργήσει σαν ένα δυναμικό και οργανικό σύνολο.

Η παραγωγή και η οργάνωση της εργασίας

Μολονότι ακόμη και η βιομηχανική πόλη υπήρξε σε μεγάλο βαθμό επέκταση της παραδοσιακής κωμόπολης, η διεθνοποίηση της οικονομίας προκάλεσε ρήξη με το παρελθόν. Οι επενδύσεις και η τοποθέτησή τους πραγματοποιούνται από μακρυνά κέντρα λήψης αποφάσεων που ποσώς ενδιαφέρονται για τις επιπτώσεις τους. Τα προϊόντα σχεδιάζονται σε ένα τόπο και παράγονται σε έναν άλλο.

Η πολεοδομία συχνά έχει την τάση να ενθαρρύνει τη δόμηση, νέες υποδομές επικοινωνίας, βιομηχανικά πάρκα και κτίρια γραφείων πολλές φορές αντικαθιστούν περιοχές κατοικίας στο εσωτερικό των πόλεων.

Κάθε πόλη επιδιώκει να προσελκύσει έδρες εταιρειών, διεθνείς οργανισμούς, διεθνείς δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών και βιομηχανικές επενδύσεις, που τώρα πραγματοποιούνται σε ένα πλαίσιο αυξημένου ανταγωνισμού μεταξύ πόλεων. Μέσα σε όλα αυτά, το περιβάλλον και η ποιότητα ζωής των κατοίκων συχνά έρχονται σε δεύτερη μοίρα.

Ταυτόχρονα η περιβαλλοντική ποιότητα είναι προσόν για τον διεθνή ανταγωνισμό. Οι διορατικές αρχές των πόλεων επιδιώκουν να προσελκύσουν δραστηριότητες με υψηλή προστιθέμενη αξία αυξάνοντας την ποιότητα ζωής στην πόλη ή εγκαθιστώντας ελκυστικά βιομηχανικά πάρκα - με αυξημένα τουριστικά έσοδα επιπλέον.

Επιχειρήσεις, ερευνητικά κέντρα και άλλοι οργανισμοί που επιζητούν να προσλάβουν προσωπικό υψηλού επιπέδου και ικανό εργατικό δυναμικό από το οποίο εξαρτάται συνεχώς η επιτυχία τους, υπολογίζουν όχι μόνο την ελκυστικότητα ενός πιθανού τόπου αλλά και την συμβατική του αποτελεσματικότητα. Το περιβάλλον και η ποιότητα ζωής για τους κατοίκους και για την πρόωθηση της οικονομικής ανάπτυξης θα πρέπει κατά συνέπεια να αποτελεί πρωταρχικό θέμα για την πολεοδομία και την διαχείριση των πόλεων.

Διανομή και κατανάλωση

Η εποχή της μαζικής κατανάλωσης είχε βαθύ αντίκτυπο στην χωροταξία των πόλεων. Ένα από τα φαινόμενα που παρατηρούνται είναι τα μεγάλα εμπορικά κέντρα στην ακραία περιφέρεια, στα οποία η πρόσβαση γίνεται μόνο με αυτοκίνητο· κατά παρόμοιο τρόπο, κατά μήκος των οδών πρόσβασης στην πόλη υπάρχουν ειδικευμένα καταστήματα, με τεράστιες φωτεινές επιγραφές που η συνολική εικόνα τους μοιάζει περισσότερο με εκείνη μιας βιομηχανικής ζώνης παρά με εκείνη της παραδοσιακής High Street.

Εν τω μεταξύ, ακριβά καταστήματα καταλαμβάνουν τα πιο γραφικά μέρη του παλαιού κέντρου, στερώντας τους κατοίκους από καταστήματα ειδών καθημερινής ανάγκης. Άλλες κεντρικές περιοχές καταλαμβάνονται από πεζοδρομημένες ζώνες, όπου συσσωρεύονται αποκλειστικά καταστήματα ένδυσης και παρομοίων ειδών τα οποία μειώνουν την ποικιλία και την άνεση για τους κατοίκους και προσελκύουν την συγκέντρωση της κυκλοφορίας στα γύρω γκαράζ.

Επομένως, υπάρχει ένας δεσμός μεταξύ κοινόχρηστων χώρων για ένα αποκλειστικά σκοπό και της αστικής μονο-λειτουργικότητας εν γένει: η αυτοκινητημένη περιοχή δημιουργεί ζώνες καταστημάτων· ο αστικός αυτοκινητόδρομος, γκέτο γραφείων. Εκείνο που έχει απωλεσθεί είναι η ισορροπία που προκύπτει από την συνύπαρξη πολλών χρήσεων και πολλών τρόπων μεταφοράς: την πεζοπορία, την ποδηλασία και τις δημόσιες συγκοινωνίες που δημιουργούν ένα περιβάλλον με πολλαπλές λειτουργίες το οποίο δεν εξαρτάται εξ ολοκλήρου ούτε αποκλείει τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου.

Ξενοδοχεία, εστιατόρια και κατοικία

Τα ξενοδοχεία και τα εστιατόρια μπορούν να αποτελέσουν επέκταση της ζωής στην πόλη με σκοπό να εξυπηρετήσουν τους κατοίκους της. Αντ' αυτού όμως, αποτελούν απλή απόληξη των γραφείων, εξυπηρετώντας τις ανάγκες τους στριμώχνοντας τους κατοίκους και προσελκύοντας την κυκλοφορία προς το κέντρο.

Τα κέντρα κατοικούνται όλο και περισσότερο από τρεις ομάδες του πληθυσμού: ηλικιωμένους με πενιχρά οικονομικά μέσα, μετανάστες και ευκατάστατους και χωρίς παιδιά νέους επαγγελματίες, οι οποίοι επωφελούνται από την ανακαίνιση που πραγματοποιείται κατόπιν ιδιωτικής ή δημόσιας πρωτοβουλίας, ανακαίνιση που δημιουργεί την "νέα καλή κοινωνία".

Οι συνοικίες που περιβάλλουν το κέντρο και κτίστηκαν κατά το δεύτερο ήμισυ του 19ου αιώνα, παρουσιάζουν μεγαλύτερη διαφοροποίηση των ομάδων του πληθυσμού ως προς την ηλικία και την κοινωνική προέλευση. Ωστόσο, βαρύνονται από την κυκλοφορία που διέρχεται από αυτές με κατεύθυνση το κέντρο και από την κατάληψη του εδάφους τους για την ανέγερση γραφείων.

Επίσης στην περιφέρεια, οι οικισμοί συχνά λαμβάνουν την μορφή ακραίας μονο-λειτουργικότητας, τόσο όσον αφορά την κοινωνική υπόσταση των κατοίκων τους όσο και την ανυπαρξία πολλαπλών αστικών υπηρεσιών και δραστηριοτήτων.

Μολονότι η ανάπτυξη αυτών των πόλεων-υπνωτηρίων μπορεί εν μέρει να εξηγηθεί ως η απάντηση των δημοσίων αρχών σε μία πιεστική ανάγκη, είναι επίσης το αποτέλεσμα μιας δογματικής άποψης που αναπτύχθηκε πριν τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, σύμφωνα με την οποία η "Κηπούπολη" αποτελεί ιδεώδες. Η προσπάθεια να προσφερθεί στους κατοίκους των πόλεων αέρας, ηρεμία και χώρος είχε συχνά δυστυχώς επίσης ως αποτέλεσμα την αστική εξάπλωση και ακόμη μεγαλύτερη απομάκρυνση από το κέντρο.

Ωστόσο, το αντίτιμο είναι η ανάγκη για υποδομές μαζικών μεταφορών, των οποίων οι κύριες συνέπειες είναι πιο αισθητές στις πλησιέστερες στο κέντρο περιοχές· για τους κατοίκους δε η κύρια συνέπεια είναι χρονοβόρες μετακινήσεις. Επιπλέον, η κατοικία στα προάστια καταντά προβληματική όταν δεν είναι αυτάρκης. Ο εξοπλισμός τους είναι ένα αποτελεσματικό υποκατάστατο των υπηρεσιών που ανταλλάσσονται μέσα στις συνοικίες και, κατά συνέπεια, συμβάλλουν στην απομόνωση.

Οι συνέπειες αυτές συνέβαλαν στη δημιουργία μιας κίνησης "επιστροφής στην πόλη". Η δυσανασχέτηση λόγω των χρονοβόρων μετακινήσεων και η επιθυμία να επωφελείται το άτομο από την πολιτιστική ποικιλία της πόλης ενισχύονται από δύο ταυτόχρονα ανάγκες : δεδομένου ότι ο δευτερογενής και τριτογενής τομέας έχουν την τάση να λειτουργούν όλο το εικοσιτετράωρο, το τεχνικό προσωπικό που καταλαμβάνει κύριες θέσεις ή τα στελέχη πρέπει να είναι ανά πάσα στιγμή διαθέσιμα. Επίσης, η συχνή απομάκρυνση από την κατοικία και την κοινωνική ζωή που συνδέονται με την αύξηση της επαγγελματικής κινητικότητας μπορεί να αποφευχθεί με τη διαβίωση κοντά ή μέσα στο κέντρο. Το αίτημα για ελκυστική αστική κατοικία κατάλληλη για οικογένειες αρχίζει να ικανοποιείται με μία ακόμη συχνά σε πειραματικό στάδιο εξασφάλιση δρόμων με περιορισμούς για την κυκλοφορία, όπου τα παιδιά μπορούν να παίζουν και οι ενήλικες να κυκλοφορούν, με μικρά αλλά περιποιημένα πάρκα και παιδικές χαρές, νέους κήπους, κρεμαστούς κήπους, κλπ.

Τα πειράματα αυτά δείχνουν ότι ο συνδυασμός των αστικών λειτουργιών - διαβίωση, μετακίνηση, εργασία - είναι δυνατός και όλο και περισσότερο αναγκαίος. Αυτή η νέα αντίληψη λαμβάνει ως μοντέλο την παλαιά, παραδοσιακή ζωή της ευρωπαϊκής πόλης, την υψηλή πυκνότητα, τις πολλαπλές χρήσεις, την κοινωνική και πολιτιστική διαφοροποίηση. Η δυνατότητα να ζουν από κοινού ομάδες με διαφορετική κοινωνική προέλευση, επαγγελματική κατάσταση και ηλικία δημιουργεί επίσης τη βάση για μία ανθρώπινη συνύπαρξη που υπονομεύεται από την αυξανόμενη άγνοια του πλησίον και τη δυσπιστία.

Εντούτοις, οι οικισμοί της περιφέρειας, που υποφέρουν όλο και περισσότερο από το βανδαλισμό και την εγκληματικότητα λόγω των περιορισμένων επιλογών για απασχόληση, της μονοτονίας και της απομόνωσης πρέπει να αστικοποιηθούν και αυτές σύμφωνα με αυτό το νέο και ταυτόχρονα παλαιό μοντέλο, δηλαδή με τη δημιουργία μεγαλύτερης ετερογένειας, κέντρων υψηλότερης πυκνότητας, ζωής και ποικιλίας χρήσεων.

Τουρισμός

Η σταθερή αύξηση του τουρισμού σε ορισμένες πόλεις που συγκεντρώνουν ταυτόχρονα πλουσιότατη πολιτιστική κληρονομιά, πολυάριθμα αρχιτεκτονικά μνημεία και μία ποιοτική ή ειδική πολεοδόμηση, μπορεί να καταλήξει, ελλείψει αποτελεσματικού ελέγχου, στην υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Πράγματι, ο πολλαπλασιασμός των ξενοδοχείων, η άνοδος της αξίας

της γης, η εξαφάνιση των εμπορικών καταστημάτων που είναι αναγκαία στην καθημερινή ζωή, η ισχυρότατη συγκέντρωση των κατοίκων και η απομάκρυνση της βιοτεχνίας και των μικρών επιχειρήσεων οδηγούν στο να μετατραπούν τα ιστορικά κέντρα σε τόπους με αποκλειστικά μία δραστηριότητα. Η μετατροπή αυτή, η οποία διαταράσσει την εύθραστη ισορροπία του αστικού περιβάλλοντος, δεν μπορεί παρά να βλάψει το γενικό δυναμισμό των ιστορικών κέντρων, όπως η πολύ ισχυρή συγκέντρωση επισκεπτών μπορεί να έχει ως συνέπεια τη φθορά της ίδιας της κληρονομιάς.

Ωστόσο, οι πόλεις και οι περιφέρειες αναμένουν πολλά από την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων που συνδέονται με τον τουρισμό και την αναψυχή. Κατά συνέπεια επείγει να αναπτυχθεί μία στρατηγική σχεδιασμού του αστικού τουρισμού με σκοπό να αποφευχθούν οι αρνητικές συνέπειές του και η εισφορά του να αποβεί ωφέλιμη για την ανακαίνιση του αστικού ιστού, την αναστήλωση της ιστορικής κληρονομιάς, την ανάπτυξη του εξοπλισμού αναψυχής και των χώρων πρασίνου και, τέλος, τη βελτίωση των κοινόχρηστων χώρων.

Επικοινωνία και κινητικότητα

Ορισμένοι μελλοντολόγοι έχουν καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η σύγχρονη τεχνολογία των επικοινωνιών θα μπορούσε να επιτρέψει σε εκείνους που σήμερα ζουν και εργάζονται σε ασφυκτιούσες πόλεις να διασπαρθούν σε όλη τη χώρα. Τα πάντα στρέφονται κατά αυτής της θεώρησης για όλους τους εργαζόμενους εκτός από λίγους ανεξάρτητους επαγγελματίες : ο αυξημένος αριθμός ατόμων ως προς τη διαθέσιμη γη, η καταστροφή του περιβάλλοντος χώρου, η συνεπαγόμενη κατασπατάληση της υπάρχουσας αστικής υποδομής.

Η κινητικότητα των ατόμων παραμένει λοιπόν ένα ουσιαστικό - το ουσιαστικότερο ίσως - γνώρισμα της πόλης. Σύμφωνα με τα προηγούμενα επιχειρήματα, ο διαχωρισμός σε τμήματα υπαγορευόμενος από το λειτουργιοκρατικό δόγμα αφήνει μικρά περιθώρια στα αυτοκίνητα.

Άλλωστε η κατασκευή νέων δρόμων, συράγγων, κλπ. για να διευκολυνθεί η αυξανόμενη κυκλοφορία έχει το αντίστροφο αποτέλεσμα, δηλαδή την επιβράδυνση της κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια της κατασκευής τους, ενώ ταυτόχρονα αυξάνεται η ρύπανση και ο θόρυβος ακόμη περισσότερο. Όταν κάποτε ολοκληρώνεται η κατασκευή μιας υποδομής, σύντομα η κυκλοφορία αυξάνεται για να δημιουργήσει και πάλι τα προηγούμενα επίπεδα συμφόρησης. Για το κέντρο όμως η αύξηση σημαίνει συγκεκριμένα πράγματα : νέα πίεση για χώρους στάθμευσης στα πεζοδρόμια, τις πλατείες και τα πάρκα.

Η τελεία απαγόρευση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων σπάνια αποτελεί τη σωστή απάντηση. Όπως ειπώθηκε προηγουμένως, μπορεί να επισπεύσει τη διαδικασία ανάπτυξης μιας μόνο δραστηριότητας στο κέντρο. Μπορεί να ενισχύσει τις παρακάμφεις που αυξάνουν τη συνολική κυκλοφορία και συμβάλλουν στη ρύπανση ή μεταθέτουν το πρόβλημα της στάθμευσης από το εσωτερικό του προστατευόμενου κέντρου στα όρια αυτού.

Σε γενικές γραμμές, ο στόχος θα πρέπει να είναι ότι το αυτοκίνητο δεν αποτελεί παρά μία επιλογή και όχι μία αναγκαιότητα που έχει δημιουργηθεί - ή μάλλον επιβληθεί στο άτομο - από το διαχωρισμό της πόλης σε τμήματα με καθορισμένες δραστηριότητες. Η δημιουργική πόλη με πολλαπλές δραστηριότητες, η οποία είναι επίσης και πιο βιώσιμη, είναι εκείνη που ρυπαίνει λιγότερο. Περιορίζοντας εξάλλου τη συμβολή των αυτοκινήτων στο θόρυβο, τις ανασφαλείς οδούς και την ατμοσφαιρική ρύπανση, τα προτερήματα της πόλης μπορούν να αυξηθούν και να αναπτυχθούν οι οικονομικές, κοινωνικές και πολιτιστικές δυνατότητες της .

Πιο συγκεκριμένα, τα παραπάνω οδηγούν σε τρεις συγκλίνουσες κατευθύνσεις :

- Να αποφευχθεί ο αυστηρός διαχωρισμός σε ζώνες προς όφελος των πολλαπλών χρήσεων του αστικού χώρου και να ευνοηθεί ιδιαίτερα η κατοικία στις περιοχές εντός της πόλης
- Να προστατευθεί η αρχιτεκτονική κληρονομιά έναντι της ομοιόμορφης κοινοτυπίας της διεθνούς τεχνοτροπίας, με το σεβασμό και όχι με τη μίμηση του παλαιού.
- Να αποφευχθεί η παράκαμψη των προβλημάτων της πόλης με τη συνεχή επέκταση της περιφέρειάς της: να επιλυθούν τα προβλήματά της μέσα στα υπάρχοντα όριά της.

Τέλος, είναι σημαντικό να τονισθεί ο ρόλος των κανονιστικών ρυθμίσεων, ο οποίος μπορεί να αποτελέσει προειδοποίηση έναντι ορισμένων τρόπων σχεδιασμού. Οι κανονιστικές ρυθμίσεις για το περιβάλλον είναι απαραίτητες. Ο σχεδιασμός χωρίς ευρεία συμμετοχή από και για τους κατοίκους της πόλης οδηγεί σε περιορισμένες αντιλήψεις για την αποτελεσματικότητά του που στο τέλος τον καταδικάζουν να αποβεί στείρος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2°: ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

1. Στόχοι για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος

Οι πρωταρχικοί στόχοι της πολιτικής και της διαχείρισης που αφορούν το αστικό περιβάλλον είναι η δημιουργία, ή ανάπλαση κωμοπόλεων και πόλεων με τρόπο να παρουσιάζουν περιβαλλοντικό ενδιαφέρον για τους κατοίκους τους καθώς και η μείωση της συμβολής της πόλης στη γενική ρύπανση. Ο στόχος αυτός, όσο και αν φαίνεται ουτοπικός, ανταποκρίνεται στις σημερινές ανησυχίες και στις αυριανές ευθύνες.

Στην ανάλυση που έγινε στο προηγούμενο κεφάλαιο, τα προβλήματα του αστικού περιβάλλοντος αποδίδονται, κυρίως, σε δύο λόγους.

Ο πρώτος, είναι η ανεξέλεγκτη πίεση που ασκείται στο περιβάλλον από πολλές δραστηριότητες συγκεντρωμένες στις πόλεις.

Ο δεύτερος-συσχετισμένος λόγος, είναι η εσωτερική οργάνωση των αστικών περιοχών. Κατά τις τελευταίες δεκαετίες, η φιλοσοφία του σχεδιασμού και οι αναπτυξιακές εφαρμογές άλλαξαν ριζικά την οργάνωση των πόλεων, οδηγώντας, πολλές φορές, σε ένα σχεδόν κλινικό διαχωρισμό των χρήσεων της γής. Ο διαχωρισμός αυτός, συχνά μεταξύ περιοχών που δεν συνδέονται με δημόσια μέσα μεταφοράς, είχε ως επακόλουθο την ενίσχυση της κινητικότητας των αστικών πληθυσμών και, κατά συνέπεια, την εξάρτησή τους από μηχανοκίνητα μέσα γενικά και ειδικότερα από ιδιωτικά μέσα μεταφοράς.

Το γεγονός αυτό, με τη σειρά του, συντέλεσε στην ανάπτυξη οικιστικών περιοχών σε προάστια των οποίων η εξυπηρέτηση με τα δημόσια μέσα μεταφοράς είναι δυσχερής από οικονομική άποψη. Οι επιπτώσεις στο περιβάλλον από αυτήν την χωροταξική αναδιοργάνωση στις πόλεις μας φαίνονται στα:

- Δυσμενή αποτελέσματα για συγκεκριμένες περιοχές μέσα στις πόλεις: συμφόρηση ή παρακμή του κέντρου της πόλης· περιφέρειες που καταλήγουν να γίνουν περιοχές υποδοχής χρήσεων γής οι οποίες κρίνονται ανεπιθύμητες για την πόλη- όπως χώροι συγκέντρωσης απορριμμάτων, βιομηχανίες, εργατικές κατοικίες·
- Γενικά υψηλά επίπεδα ηχορρύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης οφειλόμενα εν μέρει στην κινητικότητα που επιβάλλει η χωροταξική διαφοροποίηση.

Επιπλέον, η ρύπανση αυτή εξαπλώνεται στην ύπαιθρο και στο γενικότερο περιβάλλον. Εξαιτίας της συγκέντρωσής τους, οι πόλεις συμβάλλουν σημαντικά στη δημιουργία της όξινης βροχής και- μέσω των εκπομπών CO₂- στη δημιουργία του φαινομένου του θερμοκηπίου. Η λύση, λοιπόν, δεν είναι η κατασκευή υψηλότερων καπνοδόχων.

Η αυξανόμενη ανησυχία για το περιβάλλον γενικά και για το αστικό περιβάλλον ειδικότερα οδήγησε τις δημόσιες αρχές στην ανάληψη δράσης για την αποκατάστασή του. Παρόλο που οι δράσεις αυτές συντέιναν αναμφίβολα στη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος ή στην πρόληψη της περαιτέρω υποβάθμισής του, πολλά μένουν να γίνουν. Υπάρχουν μερικά αντικειμενικά κριτήρια για την αξιολόγηση της περιβαλλοντικής ποιότητας της αστικής ζωής. Όσο όμως αυξάνει η συνειδητοποίηση των προβλημάτων, τόσο οι πολίτες επιζητούν όχι απλά την πρόληψη της περαιτέρω υποβάθμισης αλλά την πραγματική βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος.

Η εμπειρία από επιτυχίες και αποτυχίες του παρελθόντος παρέχει χρήσιμες κατευθυντήριες γραμμές για τη μελλοντική δράση. Η ανάλυση των προσπαθειών που καταβλήθηκαν κατά τα τελευταία λίγα χρόνια για την επίλυση των προβλημάτων του αστικού περιβάλλοντος αποκαλύπτει ότι προσέκρουσαν σε σημαντικά εμπόδια τα οποία είναι δυνατόν να αντιμετωπιστούν στο πλαίσιο κοινοτικού προγράμματος δράσης.

2. Ανασταλτικοί παράγοντες για μια αποτελεσματική περιβαλλοντική διαχείριση

Η αντίληψη, ότι η αποτελεσματική διαχείριση του περιβάλλοντος απαιτεί την αντικατάσταση της τμηματικής προσέγγισης των προβλημάτων με ολοκληρωμένη αντιμετώπιση υψηλού βαθμού, εφόσον δεν είναι επιθυμητή η μετάθεση των προβλημάτων, κερδίζει όλο και περισσότερο έδαφος. Εντούτοις, η ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του προβλήματος πρέπει, επίσης, να συνοδεύεται από ολοκληρωμένες διαδικασίες: μεταξύ της κατάρτισης της πολιτικής, της ανάλυσης του προβλήματος και της αξιολόγησης των επιπτώσεων, του σχεδιασμού, της χρηματοδότησης και της εφαρμογής - ακριβώς εξαιτίας της έκτασης των προς αντιμετώπιση προβλημάτων. Τα αποτελέσματα θα είναι εφήμερα αν, μετά το τέλος της διαδικασίας, δεν παρασχεθεί βοήθεια στο κοινό προκειμένου να αποκτήσει την αντίληψη που χρειάζεται για την αναγνώριση των περιβαλλοντικών προβλημάτων σε καθημερινή βάση και, αν δεν θεμελιωθούν οι δομές που θα μετασχηματίσουν αυτήν την αντίληψη σε πράξη.

(I) Συντονισμός

Αυτό είναι ουσιαστικά ένα θεσμικό πρόβλημα που επιδρά σε όλα τα επίπεδα της δημόσιας διοίκησης. Η παραδοσιακή προσέγγιση των προβλημάτων του αστικού περιβάλλοντος υπήρξε στην ουσία, τομεακή- με άλλα λόγια λαμβάνονταν μεμονωμένα μέτρα που απέβλεπαν στον περιορισμό των επιπτώσεων συγκεκριμένων προβλημάτων.

Δεδομένης, όμως, της πολυπλοκότητας των αστικών συστημάτων, οι απόψεις που λαμβάνονται σε κάθε σχεδόν μεμονωμένο τομέα θα έχουν αντίκτυπο αλλού. Ο καταμερισμός της ευθύνης για την αστική διαχείριση μεταξύ των διαφόρων κυβερνητικών επιπέδων και των υπηρεσιών που λειτουργούν σε τοπικό επίπεδο ενέχει δυσχέρειες για την ολοκλήρωση, τόσο "κάθετα" όσο και "οριζόντια".

Λίγες πόλεις διαθέτουν θεσμικό πλαίσιο που παρέχει τη δυνατότητα πραγματικού συντονισμού των επενδύσεων, της ανάπτυξης και της λήψης αποφάσεων για το περιβάλλον. Οι συνέπειες αυτού του γεγονότος γίνονται πιο εύκολα αντιληπτές στο σχεδιασμό των δημόσιων μεταφορών. Παρά τις σημαντικές επιπτώσεις τους στο περιβάλλον, οι αποφάσεις που αφορούν τις δημόσιες συγκοινωνίες, αφενός, και την οδοποιΐα, αφετέρου, σπάνια ενσωματώνονται σε μια ενιαία και πλήρη στρατηγική για τις μεταφορές.

(II) Πόροι

Ενώ οι περιορισμοί του προϋπολογισμού αναμφίβολα περιστέλλουν πολλά περιβαλλοντικά προγράμματα, εντούτοις είναι δυνατόν να προκύψουν ευνοϊκές για το περιβάλλον λύσεις με την αποτελεσματικότερη χρήση των υφισταμένων πόρων.

(III) Πληροφορίες

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, η έλλειψη ακριβών και λογικώς ακόλουθων στοιχείων για πολλούς περιβαλλοντικούς παράγοντες λειτουργεί ανασταλτικά για την ανάπτυξη προγράμματος. Είναι δύσκολο να τεθούν αντικειμενικοί στόχοι για βελτίωση χωρίς να υπάρχει σαφής αντίληψη του εύρους ενός συγκεκριμένου προβλήματος. Κατά τα τελευταία χρόνια, οι εντονότερες προσπάθειες που καταβλήθηκαν στον τομέα της παρακολούθησης του περιβάλλοντος, μαζί με την πίεση που άσκησε το κοινό επιδιώκοντας την πρόσβαση στα στοιχεία που είχαν συγκεντρωθεί, είχε ως αποτέλεσμα να ζητηθεί να δοθεί μεγαλύτερη προτεραιότητα στα προγράμματα βελτίωσης.

(IV) Τεχνικές γνώσεις

Με την αύξηση του ενδιαφέροντος για τα θέματα που αφορούν το περιβάλλον δημιουργήθηκε μία συνακόλουθη ανάπτυξη περιβαλλοντικών τεχνικών και τεχνολογιών. Το γεγονός αυτό απέδωσε ήδη καρπούς σε πολλούς τομείς όσον αφορά τον έλεγχο του θορύβου και της ρύπανσης που θα συμπληρωθούν προοδευτικά κατά τα επόμενα χρόνια. Οι επιτυχίες αυτές υπογράμμισαν τη σημασία της συνεχιζόμενης έρευνας και ανάπτυξης σε θέματα περιβαλλοντικής τεχνολογίας.

(V) Μετάθεση προβλήματος

Μία από τις αδυναμίες της τρέχουσας τομεακής προσέγγισης είναι ότι η λύση ενός προβλήματος συχνά αποτελεί τη γενεσιουργό αιτία ενός άλλου. Με αυτόν τον τρόπο, η κατασκευή νέων δρόμων σε αστικές περιοχές για αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας ενδέχεται να αυξήσει την κίνηση και, κατά συνέπεια, τη ρύπανση. Πρέπει, λοιπόν, να δοθεί προσοχή στις δυνητικές δευτερεύουσες επιπτώσεις των λύσεων. Τα ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα θα είναι περισσότερο αθόρυβα και θα προκαλούν λιγότερη άμεση ρύπανση απ' ό,τι τα συμβατικά αυτοκίνητα, εντούτοις θα συνεχίζει να υπάρχει το πρόβλημα της ρύπανσης από το CO₂ που προκύπτει κατά την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας με την καύση ορυκτών καυσίμων. Το μεγαλύτερο μέρος της ηλεκτρικής ενέργειας στην Ευρώπη, παράγεται με αυτόν τον τρόπο ενώ η κατάσταση δεν φαίνεται να αλλάζει στο άμεσο μέλλον.

(VI) Βελτίωση του περιβάλλοντος κατά της Οικονομικής Ανάπτυξης

Σημαντικός ανασχετικός παράγοντας πολλών μέτρων για τη βελτίωση του περιβάλλοντος υπήρξε η ανησυχία για τις επιπτώσεις τους στην οικονομική ανάπτυξη. Δεν εκπλήσσει το γεγονός ότι οικονομίες, που αντιμετώπισαν τα τελευταία χρόνια υψηλό πληθωρισμό και ανεργία, διστάζουν να επιβαρύνουν τη βιομηχανία και τους καταναλωτές με αυστηρότερα πρότυπα για το περιβάλλον. Εντούτοις, αυτή η σύγκρουση μεταξύ περιβάλλοντος και οικονομίας είναι ανυπόστατη δεδομένου ότι μακροπρόθεσμα η προστασία των περιβαλλοντικών πόρων αποτελεί βασική προϋπόθεση για λελογισμένη οικονομική ανάπτυξη, που μπορεί από μόνη της να συμβάλλει στη βελτίωση του περιβάλλοντος.

Βραχυπρόθεσμα, η ανεπάρκεια των σημερινών πολιτικών και νομοθεσιών είναι τέτοια ώστε η οικονομική ανάπτυξη φαίνεται να οδηγεί σε αύξηση της ρύπανσης αποβαίνοντας πειστική για το περιβάλλον. Η ανάλυση των καταρτιζόμενων μελλοντικών μοντέλων ανάπτυξης στην Κοινότητα αποκαλύπτει ότι ενδέχεται να δημιουργηθούν σοβαρά περιβαλλοντικά προβλήματα ιδίως όσον αφορά τις μεταφορές, την ενέργεια και τα απόβλητα. Για να εξουδετερωθούν αυτές οι συνέπειες απαιτούνται περισσότερα θετικά μέτρα όχι μόνο για την προστασία του περιβάλλοντος αλλά και για τη διασφάλιση της διατήρησης του οφέλους από αυτήν την ανάπτυξη. Η οικονομική ολοκλήρωση παρέχει συγκεκριμένες ευκαιρίες για βελτίωση του περιβάλλοντος σε ολόκληρη την Κοινότητα.

Πράγματι, μια από τις σημαντικότερες δυσχέρειες για την εξεύρεση της ισορροπίας μεταξύ περιβάλλοντος και οικονομικής ανάπτυξης αφορά την χρονική κλίμακα. Η τρέχουσα διαχείριση του περιβάλλοντος ανταποκρίνεται περισσότερο απ' ό,τι πρέπει σε βραχυπρόθεσμες κρίσεις παρά σε μακροπρόθεσμο σχεδιασμό.

Η βάση αυτής της διαμάχης, εντούτοις, βρίσκεται στο γεγονός ότι η ελεύθερη οικονομία, αν και ικανή, δεν "επωμίστηκε" το περιβαλλοντικό κόστος. Οι έρευνες που πραγματοποιήθηκαν από τον ΟΟΣΑ, μεταξύ άλλων, έχουν ήδη πλήρως τεκμηριώσει αυτό το κόστος, το οποίο, όμως, δεν είχε ακόμα σημαντικές επιπτώσεις στη δημοσιονομική πολιτική.

Παρόλα αυτά, οι επιλογές του καταναλωτή και του παραγωγού μπορούν να χειραγωγηθούν μέσω οικονομικών και φορολογικών μέτρων βασιζόμενων στις δυνάμεις της αγοράς. Αν και αυτή η πολιτική επιλογή αρχίζει μόλις να ερευνάται, διαθέτει αξιοσημείωτο δυναμικό ως μέσο συμβολής για τη συμβατότητα μεταξύ περιβάλλοντος και οικονομικής ανάπτυξης.

3. Κατευθυντήριες αρχές για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος

Από αυτή την παράθεση σκέψεων προκύπτουν ορισμένα θέματα ως κατευθυντήριες αρχές για την κοινοτική δράση, που αποβλέπει στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος.

(I) Συντονισμός- Ολοκλήρωση

Η πολυπλοκότητα και η αλληλεξάρτηση των αστικών προβλημάτων απαιτούν τελειότερη ολοκλήρωση στη λήψη αποφάσεων όσον αφορά την πολιτική και τις επενδύσεις σχετικά με την οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική πολιτική (την ενίσχυση της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής) τις μεταφορές και το περιβάλλον.

(II) Ευθύνη

Η ανάληψη της ευθύνης, για τις συνέπειες των δραστηριοτήτων μας σε κάθε επίπεδο - του ατόμου, της εταιρίας και της δημόσιας διοίκησης- αποτελεί σημαντική προϋπόθεση για τη βελτίωση του περιβάλλοντος. Το γεγονός αυτό, με τη σειρά του, προϋποθέτει την κατανόηση και τη γνώση αυτών των συνεπειών, που συχνά δεν υπάρχει. Παρά το ότι η πληροφορημένη επιλογή από μόνη της δεν θα επιλύσει τα προβλήματά μας, είναι προφανές ότι θα συμβάλλει προς αυτήν την κατεύθυνση.

Για την πόλη αυτή καθαυτή, είναι ίσως χρήσιμο να προταθεί σαν στόχος η μη ρυπαίνουσα πόλη, η οποία αναλαμβάνει την ευθύνη της πρόληψης της ρύπανσης της υπαίθρου που την περιβάλλει. Ένα σχετικό παράδειγμα είναι το σχέδιο "Seine Propre", με το οποίο το Παρίσι αποβλέπει στην επεξεργασία του 100% των λυμάτων που εκχέονται στον ποταμό Σηκουάνα.

(III) Λελογισμένη ανάπτυξη

Οι μακροπρόθεσμοι στόχοι για το περιβάλλον και τη λελογισμένη οικονομική ανάπτυξη πρέπει να γίνουν αποδεκτοί παράλληλα με το στόχο για την ποιότητα του περιβάλλοντος βραχυπρόθεσμα. Η Παγκόσμια Επιτροπή για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, στην έκθεσή της του 1987, γνωστή ως έκθεση Brundtland, παρουσίασε ως σημαντική αρχή τη "λελογισμένη ανάπτυξη": ότι, δηλαδή, η χρήση των πόρων και του περιβάλλοντος δεν θα πρέπει να μειώνει το δυναμικό τους για τις επόμενες γενεές. Οι επιπτώσεις αυτής της αρχής στη διαχείριση του αστικού περιβάλλοντος πρέπει να διερευνηθούν λεπτομερώς.

(iv) Αρχή της επικουρικότητας

Η αρχή αυτή εφαρμόζεται ειδικά σε δράσεις της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Καθορίζοντας την κατανομή των ευθυνών μεταξύ των διαφόρων κυβερνητικών επιπέδων, αναθέτει έναν ρόλο στην Κοινότητα όταν οι στόχοι της πολιτικής μπορεί να επιτευχθούν καλλίτερα ενεργώντας σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το πλήρες κείμενο της Συνθήκης που καλύπτει τη συμμετοχή της Κοινότητας σε περιβαλλοντικά θέματα δίδεται στο Προσάρτημα 1.

Όσον αφορά το αστικό περιβάλλον, το υπόβαθρο για κοινοτική δράση υπάρχει:

(α) Στις διεθνείς επιπτώσεις της ρύπανσης που προέρχεται από αστικές περιοχές. Πολλές από τις δραστηριότητες που δημιουργούν προβλήματα στις αστικές περιοχές συμβάλλουν και στη διαμεθοριακή ρύπανση του αέρα και των υδάτων, καθώς και σε περιβαλλοντικά προβλήματα παγκόσμιας κλίμακας όπως η γενική άνοδος της θερμοκρασίας.

(β) Στην ομοιομορφία των προβλημάτων του αστικού περιβάλλοντος. Το γεγονός αυτό ενισχύει την ιδέα της συνεργασίας μεταξύ κρατών-μελών για την αναζήτηση λύσεων.

(γ) Στην αναγνώριση της ευρωπαϊκής διάστασης της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς των πόλεων και κωμοπόλεων μας.

(δ) Στην αναγκαιότητα της εξέτασης των πιθανών επιπτώσεων στο περιβάλλον, και ειδικότερα στις αστικές περιοχές, της κοινοτικής πολιτικής σε όλους τους τομείς.

4. Μέσα Κοινοτικής Δράσης

Την κυριότερη ευθύνη για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος φέρουν οι δημοτικές αρχές και οι εθνικές κυβερνήσεις του παρέχουν το νομοθετικό και οικονομικό πλαίσιο μέσα στο οποίο λειτουργούν οι πόλεις.

Η Κοινότητα επιδρά ήδη σημαντικά στις αστικές περιοχές μέσω των διαφόρων πολιτικών και δράσεών της. Τα κύρια μέσα κοινοτικής δράσης περιγράφονται στη συνέχεια, όπου αναφέρεται με ποιό τρόπο χρησιμοποιούνται τα μέσα αυτά για να συμβάλουν στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος. Από την εξέταση των τρόπων με τους οποίους η Κοινότητα μπορεί να διευρύνει τις δραστηριότητές της στο πεδίο αυτό, προκύπτει ότι διαθέτει ως κύριους τομείς δράσης τους εξής.

(1) Νομοθεσία

Η Κοινότητα ανέλαβε σημαντικό ρόλο στη διαχείριση του περιβάλλοντος καθορίζοντας ποιοτικούς στόχους και πρότυπα εκπομπής για ορισμένους περιβαλλοντικούς παράγοντες - ειδικότερα για τη ρύπανση του αέρα και των υδάτων καθώς και την ηχορύπανση. Παράλληλα με την τελειοποίηση της περιβαλλοντικής τεχνολογίας, τα πρότυπα εκπομπής πρέπει να αναθεωρούνται συνεχώς ώστε να ευθυγραμμίζονται με την εφαρμογή της βέλτιστης διαθέσιμης τεχνολογίας. Η σημασία αυτού του ρόλου ενισχύθηκε με την έγκριση προτύπων στο πλαίσιο της Ενιαίας Αγοράς.

Η κοινοτική νομοθεσία η οποία απαιτεί οι καταλυτικές εξατμίσεις που μειώνουν αισθητά τις εκπομπές ρύπων, όπως το NO₂, να εφαρμοστούν σε όλα τα νέα αυτοκίνητα που θα πωλούνται στην Κοινότητα από το 1993, αποτελεί καλό παράδειγμα νομοθεσίας συμβάλλουσας στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος.

Η Κοινότητα έχει επίσης θεσπίσει νομοθεσία με βάση την οποία απαιτείται λεπτομερής αξιολόγηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον από σημαντικά αναπτυξιακά έργα, η οποία αποβλέπει στο να διασφαλιστεί ότι οι αποφάσεις λαμβάνονται με πλήρη επίγνωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των διαφόρων επιλογών.

Σήμερα εξετάζεται η πιθανότητα επέκτασης αυτής της νομοθεσίας ώστε να απαιτείται ανάλυση αυτού του είδους για τις πολιτικές, τα σχέδια και τα προγράμματα. Η απαίτηση αυτή θα βελτιώσει το συντονισμό των στόχων μεταξύ των διαφόρων τομέων και, κατά συνέπεια, θα καταλήξει σε σχέδια και πολιτικές που θα λαμβάνουν περισσότερο υπόψη τις διάφορες ανάγκες των κατοίκων των πόλεων.

(ii) Συστάσεις και κατευθυντήριες γραμμές

Ενώ σε μερικούς τομείς είναι άτοπο για την Κοινότητα να θεσπίσει νομοθετικό πλαίσιο, εντούτοις τα κοινά γνωρίσματα των προβλημάτων μεταξύ των κρατών μελών είναι τέτοια ώστε η Κοινότητα να αποβεί ο κατάλληλος χώρος για τη συζήτηση και την ανάπτυξη κατευθυντήριων γραμμών δράσης.

(iii) Έρευνα, επίδειξη και εκπαίδευση

Η βελτίωση των μεθόδων και τεχνικών αστικής διαχείρισης μπορεί δυνητικά να ωφελήσει το σύνολο της Κοινότητας. Γι' αυτό το λόγο, είναι σκόπιμο η Κοινότητα να ενθαρρύνει οικονομικά αυτόν τον πειραματισμό μέσω σχεδίων επίδειξης και πρότυπων σχεδίων που είναι δυνατόν να χρησιμεύσουν ως υποδείγματα για ευρύτερη εφαρμογή. Στο ίδιο πάντα πλαίσιο, η Κοινότητα μπορεί να διαδραματίσει πολύ χρήσιμο ρόλο γνωστοποιώντας τις πληροφορίες που αφορούν τα πρακτικά αποτελέσματα που προκύπτουν τακτικά σε όλη την Κοινότητα. Η Κοινότητα έχει ήδη ενεργοποιηθεί μ' αυτόν τον τρόπο σε πολλούς τομείς της αστικής διαχείρισης.

Στον τομέα της έρευνας, ανάμεσα στα υπάρχοντα παραδείγματα συναφών κοινοτικών προγραμμάτων είναι και το πρόγραμμα DRIVE με το οποίο αναπτύσσεται ένα συνεκτικό φάσμα μέσων για την παροχή υπηρεσιών των πληροφοριών για τους διαχειριστές και τους χρήστες του συστήματος αστικών συγκοινωνιών. Το πρόγραμμα θα προσφέρει τα εργαλεία για βελτιωμένο σχεδιασμό και διαχείριση της κυκλοφορίας, καθώς και για τον έλεγχο της κυκλοφοριακής συμφόρισης, της ρύπανσης και του θορύβου και για την αποτελεσματική χρήση των δημοσίων μεταφορών και των χώρων στάθμευσης. Έρευνες πραγματοποιούνται επίσης για τις συνέπειες της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στη δομή των ιστορικών κτιρίων. Η Κοινότητα υποστηρίζει σήμερα πρότυπα σχέδια σε τομείς που μπορούν να συμβάλουν στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος. Ιδιαίτερης σημασίας είναι τα προγράμματα αστικής ανάπτυξης στο Λονδίνο και τη Μασσαλία, όπως και το δίκτυο 12 πόλεων που υποστηρίζονται στην προσπάθειά τους για ανάπτυξη του σχεδιασμού διαχείρισης της ενέργειας στις πόλεις.

(iv) Χρηματοδοτική βοήθεια

Η Κοινότητα χρηματοδοτεί ήδη σημαντικές επενδύσεις σε αστικές περιοχές μέσω των διαρθρωτικών ταμείων, ιδίως το Περιφερειακό Ταμείο, με δανειοδοτήσεις από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, δανειοδοτήσεις και επιχορηγήσεις από την ΕΚΑΧ και από άλλα χρηματοδοτικά μέσα.

Ορισμένες από αυτές τις επενδύσεις επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα το αστικό περιβάλλον, περιλαμβανομένων των άμεσων περιβαλλοντικών βελτιώσεων που συχνά θεωρείται ότι αποτελούν προϋπόθεση οικονομικής ανάπτυξης.

Η μεταρρύθμιση των διαρθρωτικών ταμείων κατά το 1988 τους προσέδωσε νέα διάσταση όσον αφορά τη συμμετοχή τους σε αστικές περιοχές. Στο πλαίσιο αυτής της μεταρρύθμισης τονίστηκε η ανάγκη να συγκεντρωθούν οι πόροι σε καθορισμένες περιοχές προτεραιότητας και να συντονιστούν οι ενέργειες των διαφόρων ταμείων.

Οι αιτήσεις για στήριξη υποβάλλονται στο πλαίσιο ενός σχεδίου περιφερειακής ανάπτυξης στο οποίο η Κοινότητα παρέχει τη χρηματοδοτική της στήριξη μέσω ενός κοινοτικού πλαισίου στήριξης. Κυριότερες περιοχές προτεραιότητας για την περιφερειακή ανάπτυξη που αφορούν αστικές περιοχές είναι:

- Περιοχές στόχου 1: περιοχές που παρουσιάζουν αναπτυξιακή καθυστέρηση (π.χ. με κατά κεφαλή ΑΕΠ κάτω ή πλησίον του 75% του μέσου όρου της Κοινότητας).
- Περιοχές στόχου 2: περιοχές παρακμής της βιομηχανίας.

Οι περιοχές στόχου 1 περιλαμβάνουν πολλές μεγάλες πόλεις και αστικές περιοχές όπως η Αθήνα, το Μπέλφαστ, το Δουβλίνο, η Νάπολη και η Λισσαβώνα. Η Επιτροπή επηρέασε την επιλογή δράσεων στα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης για τις περιοχές στόχου 1. Οι περιοχές αυτές συχνά δεν έχουν υποδομές όπως αποχετευτικό δίκτυο ή εγκαταστάσεις βιολογικού καθαρισμού, ή κατάλληλες δημόσιες μεταφορές, η έλλειψη των οποίων έχει αρνητικές συνέπειες στο περιβάλλον. Οι δράσεις αυτές μέσω των Κ.Π.Σ. σχεδιάζονται για να βελτιωθούν οι οικονομικές δυνατότητές τους, λαμβανομένου ταυτόχρονα υπόψη του περιβάλλοντος.

Παραδείγματα δράσεων για πόλεις που θα έχουν ειδικά περιβαλλοντικά οφέλη είναι:

- το μετρό στην Αθήνα που θα συμβάλλει να μειωθεί η εξάρτηση από τα αυτοκίνητα και η συνεχής ατμοσφαιρική ρύπανση της πόλης,
- Στη Λισσαβώνα, βάσει του προγράμματος "Lisboa Norte", υπάρχουν προτάσεις για υπονόμους και αποχετευτικά έργα. Σ' αυτό περιλαμβάνεται η κατασκευή ενός "αναχαιτιστικού" υπονόμου, ενός σταθμού επεξεργασίας λυμάτων και ενός σταθμού βιολογικού καθαρισμού για τα ύδατα που προέρχονται από βιομηχανικές περιοχές,
- στη Νάπολη, η προτεραιότητα δόθηκε στη σύνδεση του αποχετευτικού συστήματος με τους σταθμούς επεξεργασίας λυμάτων και στην κατασκευή ενός νέου σταθμού βιολογικού καθαρισμού και επεξεργασίας λυμάτων.

Όλες οι περιοχές στόχου 2 χαρακτηρίζονται από την παρακμή παραδοσιακών βιομηχανιών που κληροδότησε σε αυτές εγκαταλελειμμένη γη και μολυσμένα εδάφη, και για το λόγο αυτό είναι κατ'εξοχήν αστικές περιοχές. Βασική προτεραιότητα στα Κ.Π.Σ. για τις περιοχές στόχου 2 είναι η ανάκτηση και η ανάπτυξη πρώην βιομηχανικών εγκαταστάσεων. Επίσης, άλλες δράσεις ασχολούνται με τη διάθεση αποβλήτων, το βιολογικό καθαρισμό, την επεξεργασία λυμάτων και την ατμοσφαιρική ρύπανση. Υπολογίζεται ότι σήμερα το 20% της χρηματοδότησης έργων στις περιοχές αυτές συνδέεται με θέματα που έχουν ειδικό περιβαλλοντικό όφελος. Οι δράσεις για το περιβάλλον συνδέονται με άλλες που προγραμματίζονται για τη δημιουργία θέσεων εργασίας και νέων ευκαιριών. Ορισμένα παραδείγματα επικείμενων τυπικών δράσεων είναι τα εξής:

- Έρευνα και παροχή συμβουλών, καθώς και μέτρα, που συνδέονται ειδικά με τη διάθεση και ανακύκλωση βιομηχανικών αποβλήτων (Η.Β, Ιαπωνία και Βρέμη).
- Εμμονή στην άποψη ότι πρέπει να αποφεύγεται, όπου είναι δυνατόν, η βιομηχανική ανάπτυξη σε "περιοχές πρασίνου". Τα Κ.Π.Σ. τονίζουν την αναγκαιότητα επαναχρησιμοποίησης της ήδη εγκαταλελειμμένης γης (Η.Β. και Βερολίνο).
- Έμφαση στην ανάπτυξη των συστημάτων δημοσίων μεταφορών παρά στις δαπάνες για νέες οδικές υποδομές (Η.Β.).
- Μέτρα για τις "καθαρές τεχνολογίες" στο πλαίσιο των προτεραιοτήτων έρευνας και ανάπτυξης (ΗΒ) και ενισχύσεις επενδύσεων προς τις ΜΜΕ για μη ρυπαίνουσες εγκαταστάσεις παραγωγής (Βερολίνο).
- Μέτρα καταπολέμησης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (Ισπανία).

Συνολικά, περίπου το 40% των σημαντικότερων πόλεων της Κοινότητας καλύπτονται από τις ενέργειες που αναλαμβάνονται στις περιοχές των στόχων 1 και 2. Δεδομένου ότι πολλά από τα προβλήματα που έχουν σχέση με την ανεργία και την επανεκπαίδευση είναι συγκεντρωμένα στις αστικές περιοχές, εκεί συγκεντρώνεται και η δράση μέσω του Κοινωνικού Ταμείου.

Εκτός από τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης, οι κοινοτικές πρωτοβουλίες μπορούν να αντιμετωπίσουν ορισμένα περιβαλλοντικά προβλήματα και ταυτόχρονα να προωθήσουν την οικονομική ανάπτυξη. Το πρόγραμμα RESIDER για περιοχές χάλυβα ή το πρόγραμμα RECHAR για περιοχές ανθρακωρυχείων αποτελούν παραδείγματα ειδικών προγραμμάτων, τα οποία κατ'αρχήν αποσκοπούν στην καταπολέμηση της μεγάλης ανεργίας που προκλήθηκε από την παρακμή των εν λόγω βιομηχανιών, παράλληλα όμως εμπεριέχουν σημαντικά στοιχεία που συνδέονται με τη βελτίωση του περιβάλλοντος και της εικόνας των συγκεκριμένων περιοχών. Μια άλλη κοινοτική πρωτοβουλία είναι το πρόγραμμα ENVIREG. Με βάση το οποίο χορηγούνται 500 εκατ. ECU για το διάστημα 1990-1993 αποκλειστικά για δράσεις που αφορούν το περιβάλλον οι οποίες αποβλέπουν στη μείωση της ρύπανσης παράκτιων περιοχών, κυρίως της Μεσογείου, και στη διαχείριση επικίνδυνων και τοξικών βιομηχανικών αποβλήτων σε περιοχές στόχου 1. Η προτεραιότητα δίδεται σε αστικές περιοχές κάτω των 100.000 κατοίκων.

Βάσει του άρθρου 10 του κανονισμού για το ΕΤΠΑ, μπορούν να συγχρηματοδοτηθούν πρότυπα σχέδια καινοτόμου χαρακτήρα για αστικές περιοχές και μπορούν να επιδείξουν δυνατότητες για άλλες πόλεις, όπως π.χ. οι πρότυπες δράσεις για το Λονδίνο και τη Μασσαλία που άρχισαν το Φεβρουάριο του 1990.

Το Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης περιορίζεται, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, στις περιοχές της Κοινότητας που θεωρούνται μειονεκτικές από οικονομική άποψη, και σε σχέδια, εντός των περιοχών αυτών, που θα οδηγήσουν σε οικονομική ανάπτυξη.

Οι περιορισμοί αυτοί εμποδίζουν σήμερα την Κοινότητα να συμβάλει με περιβαλλοντικά μέτρα σε αστικές περιοχές που δεν καλύπτονται από τους στόχους 1 και 2 και με σχέδια τα οποία κρίνονται ότι δεν οδηγούν σε οικονομική ανάπτυξη. Εφόσον η Κοινότητα επιθυμεί να υποστηρίξει δράσεις για το περιβάλλον σε αστικές περιοχές όλης της Κοινότητας, πρέπει κατά συνέπεια να εξετάσει τη δημιουργία νέων χρηματοδοτικών διευκολύνσεων.

Προς το παρόν τα χρηματοδοτικά μέσα για ειδικά περιβαλλοντικά σχέδια είναι πολύ περιορισμένα. Το πρόγραμμα MEDSPA (Στρατηγική και Σχέδιο Δράσης για την προστασία του Περιβάλλοντος στην περιοχή της Μεσογείου) είναι η σημαντικότερη από τις υπάρχουσες προτάσεις. Με έναν προϋπολογισμό 9 εκατ. ECU για το 1990, το πρόγραμμα αυτό θα προσφέρει τεχνική και επαγγελματική βοήθεια με την εκπόνηση σχεδίων για την επεξεργασία αστικών λυμάτων και αποβλήτων σε μικρές κοινότητες κάτω των 100.000 κατοίκων στη Λεκάνη της Μεσογείου.

(v) Οικονομικά και φορολογικά μέτρα

Οι προοπτικές της κοινοτικής δράσης για την ενθάρρυνση της βελτίωσης του περιβάλλοντος μέσω οικονομικών και φορολογικών μέτρων πρέπει ακόμα να διερευνηθούν λεπτομερώς. Τα μέτρα αυτού του είδους αποβλέπουν στην ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής ποιότητας στο οικονομικό σύστημα ενεργώντας στην αγορά με τρόπους που ενθαρρύνουν τις φιλικές προς το περιβάλλον τεχνικές παραγωγής και τα φιλικά προς το περιβάλλον προϊόντα.

(vi) Αξιολόγηση των επιπτώσεων στις αστικές περιοχές

Η Επιτροπή καταρτίζει πολιτικές σε ευρύ φάσμα τομέων που ενδέχεται να έχουν συνέπειες για το αστικό περιβάλλον. Οι πολιτικές αυτές πρέπει να αναλύονται προσεκτικά για να εξασφαλίζεται η αποφυγή των αντίξων επιπτώσεων στο περιβάλλον.

5. Πεδία δράσης

Στο πρώτο κεφάλαιο του παρόντος εγγράφου εντοπίζονται τα κύρια προβλήματα των αστικών περιοχών και τα αίτιά τους. Επίσης εντοπίζονται οι περιορισμοί των κατά τομείς υφιστάμενων προσεγγίσεων για την επίλυση των προβλημάτων αυτών. Οι προτάσεις για μελλοντικές γραμμές δράσεις είναι λοιπόν σημαντικό να προσανατολίζονται περισσότερο προς την διαπίστωση των αιτιών των προβλημάτων παρά των συμπτωμάτων τους. Στο παρόν τμήμα εκτίθενται οι πιθανές λύσεις των προβλημάτων και με βάση αυτές προτείνεται μια σειρά γραμμών για κοινοτική δράση στο μέλλον. Οι εν λόγω προτάσεις, οι οποίες συνδέονται με δράσεις που σημείωσαν επιτυχία στην Κοινότητα, τηρούν την αρχή που διέπει το ρόλο και την αρμοδιότητα της Κοινότητας, σύμφωνα με όσα ορίζει η Συνθήκη.

Όπως αναφέρθηκε στο πρώτο τμήμα του παρόντος κεφαλαίου, οι κύριοι στόχοι, για μελλοντική δράση σχετική με την αναβάθμιση του περιβάλλοντος σε όλα τα επίπεδα, εμπίπτουν σε δύο πρωτεύοντα πεδία:

Πολιτικές που έχουν σχέση με την υλική οργάνωση της πόλης, ιδίως όσον αφορά

- την πολεοδομία,
- τις αστικές συγκοινωνίες,
- την προστασία και προβολή της ιστορικής κληρονομιάς,
- την προστασία και προβολή των φυσικών περιοχών μέσα στις πόλεις,

Πολιτικές που σκοπό έχουν την μείωση των επιπτώσεων των αστικών δραστηριοτήτων στο περιβάλλον.

- την αστική βιομηχανία,
- τη διαχείριση της ενέργειας στις αστικές περιοχές,
- τη διαχείριση των αστικών αποβλήτων,
- τη διαχείριση των υδάτων.

Είναι σημαντικό επίσης οι αναπτυξιακές πολιτικές στον τομέα αυτό να βασίζονται σε ορθά και συγκριτικά δεδομένα για την κατάσταση του αστικού περιβάλλοντος. Απαιτείται λοιπόν εξέταση των αναγκών για πληροφόρηση καθώς και του τρόπου με τον οποίο οι εν λόγω ανάγκες θα ικανοποιηθούν.

Εκτός από αυτά τα κύρια και πρωτεύοντα πεδία, είναι σκόπιμο η Κοινότητα να βοηθήσει μια σειρά πρωτοβουλιών σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο, ικανών να συμβάλουν στη βελτίωση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές. Πρωτοβουλίες του είδους αυτού περιλαμβάνουν:

- την πληροφόρηση,
- την κοινωνική δράση,
- την διαπεριφερειακή συνεργασία.

5.1. Πολεοδομία

Ενθάρρυνση της ποικιλίας και αποφυγή της άτακτης δόμησης.

Οι πολιτικές των περασμένων δεκαετιών όσον αφορά την αυστηρή διάκριση σε ζώνες που οδήγησαν στο διαχωρισμό των χρήσεων γης και την επακόλουθη ανάπτυξη εκτεταμένων οικιστικών προαστείων, τόνωσαν την κυκλοφορία προς και από τους τόπους εργασίας που βρίσκεται στον πυρήνα πολλών προβλημάτων τα οποία αντιμετωπίζουν σήμερα οι αστικές περιοχές.

Απαιτείται, κατά συνέπεια, ουσιαστική αναθεώρηση των αρχών στις οποίες βασίστηκε η πολεοδομία. Οι στρατηγικές που υποστηρίζουν τις μικτές χρήσεις και την πυκνότερη ανάπτυξη έχουν περισσότερο ως αποτέλεσμα το να ζουν οι άνθρωποι κοντά στους τόπους εργασίας τους και στις υπηρεσίες που χρειάζονται για την καθημερινή ζωή τους. Τότε μόνο το αυτοκίνητο μπορεί να γίνει επιλογή περισσότερο παρά ανάγκη. Στρατηγικές αυτού του είδους έχουν ήδη αρχίσει να εφαρμόζονται στις Κάτω Χώρες και αξίζει να εξεταστούν εκτενέστερα.

Ανάπλαση αστικών εγκαταλελειμμένων εκτάσεων

Οι πολυάριθμες εκτάσεις εγκαταλελειμμένης γης, μη χρησιμοποιούμενων βιομηχανικών εγκαταστάσεων, παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών, αποβαθρών και στρατιωτικών εγκαταστάσεων στις αστικές περιοχές προσφέρουν συχνά αξιόλογες ευκαιρίες, ανάπλασης - αποσοβώντας τον κίνδυνο καταπάτησης των υφιστάμενων ελεύθερων χώρων και χώρων αναψυχής μέσα στις πόλεις και στα προάστια τους για αναπτυξιακούς λόγους. Πολλές πόλεις έχουν ήδη αποδεχθεί αυτήν την προτεραιότητα στις στρατηγικές του πολεοδομικού σχεδιασμού. Εντούτοις, τα προβλήματα που τίθενται από τη μολυσμένη γη και τις πολύπλοκες σχέσεις ιδιοκτησίας είναι τέτοια ώστε συχνά απαιτείται η αποφασιστική πρωτοβουλία των δημοσίων αρχών.

Αναζωογόνηση υφιστάμενων αστικών περιοχών

Η αναζωογόνηση υφιστάμενων οικιστικών περιοχών στο πλαίσιο της πόλης είναι επίσης σημαντική. Η ποιότητα της ζωής στις περιοχές αυτές μπορεί να βελτιωθεί θεαματικά αν σημειωθούν περιβαλλοντικές βελτιώσεις και, ιδίως, αν μειωθεί ο θόρυβος και η ρύπανση που οφείλονται στην κυκλοφορία. Για να γίνει αυτό απαιτείται η υιοθέτηση στρατηγικής σε τοπικό επίπεδο που να δίνει προτεραιότητα στις ανάγκες των πεζών και των κατοίκων της περιοχής και όχι στους οδηγούς που απλώς την διασχίζουν. Οι περιβαλλοντικές βελτιώσεις αυτού του είδους μπορούν να δώσουν κίνητρα για ιδιωτικές επενδύσεις με στόχο τη βελτίωση του διαθέσιμου στεγαστικού δυναμικού.

Η ανάγκη αναζωογόνησης δεν περιορίζεται σε περιοχές μέσα στην πόλη. Πολλές οικιστικές περιοχές της αστικής περιφέρειας και ειδικότερα όσες διαμορφώθηκαν για εργατικές κατοικίες, αποκαλύπτουν συμπτώματα αστικής παρακμής που συνδέονται συνήθως με αστικές περιοχές σε κατάπτωση. Στο Λονδίνο και τη Μασαλία, η Επιτροπή υλοποιεί ήδη πρότυπα σχέδια που αποβλέπουν στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη σε περιοχές αυτού του είδους. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοί τους, συχνά επιδεινώνονται εξ αιτίας της ουσιαστικής απομόνωσης από την οικονομική, κοινωνική, εμπορική και πολιτιστική ζωή της πόλης.

Η επέκταση των χρήσεων γης και των δραστηριοτήτων που καλύπτουν αυτές οι περιοχές και, κατά συνέπεια, των ευκαιριών που προσφέρονται στους κατοίκους τους, αποτελούν μέρος στρατηγικής που αποβλέπει στην ενοποίησή τους με την πόλη και στη βελτίωση του περιβάλλοντος τους, καθώς και της ποιότητας ζωής των κατοίκων τους.

Πολεοδομικός σχεδιασμός

Η αστική περιβαλλοντική ποιότητα είναι αποτέλεσμα τόσο του κτιριολογικού σχεδιασμού όσο και της χωροτακτικής διαφοροποίησης. Κατά συνέπεια, η προστασία της οπτικής ποιότητας και της ιστορικής ταυτότητας των πόλεων μας απαιτεί προσοχή όχι μόνο όσον αφορά την προστασία των ιστορικών κτιρίων αλλά και όσον αφορά το σχεδιασμό νέων κτιρίων ώστε αυτά να εντάσσονται στον ιστό της πόλης. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός πρέπει, λοιπόν, να ενσωματώσει την τρίτη αυτή διάσταση, δηλαδή την ενθάρρυνση μεν της αρχιτεκτονικής καινοτομίας με παράλληλη όμως διασφάλιση του ότι τα νέα κτίρια θα εναρμονίζονται με τον υφιστάμενο αστικό χαρακτήρα και δεν θα καταστρέφουν ή αχρηστεύουν τους ελεύθερους χώρους της πόλης.

Προτεινόμενοι άξονες δράσης:

1. Η Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και τις τοπικές αρχές, πρέπει να αναπτύξει κατευθυντήριες γραμμές για την ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών παραμέτρων στις πολεοδομικές στρατηγικές - μια λεπτομερής διερεύνηση και τελειοποίηση των αρχών που σκιαγραφήθηκαν προηγουμένως. Οι κατευθυντήριες γραμμές αυτού του είδους θα αποβλέπουν στο να επηρεάσουν τον πολεοδομικό σχεδιασμό και να αποτελέσουν σημαντικό συμπλήρωμα της προτεινόμενης οδηγίας σχετικά με την αξιολόγηση των πολιτικών, των σχεδίων και των προγραμμάτων από περιβαλλοντική άποψη.
2. Πρέπει να ενθαρρυνθεί η περαιτέρω έρευνα όσον αφορά την επεξεργασία μολυσμένων εδαφών που τόσο συχνά παρεμποδίζουν την ανάπτυξη υφισταμένων αστικών περιοχών.
3. Πρέπει να δοθεί περαιτέρω χρηματική βοήθεια σε πρότυπα σχέδια που αποσκοπούν στην αναζωογόνηση υποβαθμισμένων αστικών περιοχών με την εισαγωγή της μεγαλύτερης ανάμιξης των χρήσεων και, κατά συνέπεια, της προσπέλασης στις αστικές εξυπηρετήσεις. Παράλληλα, οι ενέργειες αυτές πρέπει να αποβλέπουν στην προστασία και τη συνδρομή των υφισταμένων σ' αυτές τις περιοχές κατοίκων. Η Επιτροπή πρέπει επίσης να εξετάσει το πώς είναι δυνατό να επεκτείνει αυτές τις ενέργειες βασιζόμενη στα αποτελέσματα αυτών των προτύπων σχεδίων.
4. Η Κοινότητα πρέπει να εξετάσει εάν επιθυμεί να επεκτείνει τη χρηματοδοτική στήριξη σε σχέδια αστικής ανακαίνισης και περιβαλλοντικής βελτίωσης πέρα από τους τύπους και τις περιοχές στήριξης που εντάσσονται στο πεδίο δράσης των σημερινών διαρθρωτικών ταμείων, και, εάν ναι, με ποιό τρόπο θα το επιτύχει.

5.2. Αστικές Συγκοινωνίες

Όπως τονίστηκε επανειλημμένα σ' αυτήν την έκθεση, η εντυπωσιακή αύξηση των ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων κατά τις τελευταίες δεκαετίες προσέφερε μεγαλύτερη άνεση κίνησης σε πολλούς αλλά, παράλληλα, οδήγησε σε κυκλοφοριακή συμφόρηση, αρνητικές επιπτώσεις των αστικών αυτοκινητοδρόμων, απώλεια ελεύθερων χώρων υπέρ των χώρων στάθμευσης, ατμοσφαιρική ρύπανση και θόρυβο. Στα προβλήματα αυτά συνέβαλε και η θεαματική αύξηση του όγκου των οδικώς (με φορτηγά) μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Η αστική κυκλοφορία συγκαταλέγεται μεταξύ των σημαντικότερων συντελεστών της όξινης βροχής και του φαινομένου του θερμοκηπίου.

Γενικά αναγνωρίζεται όλο και περισσότερο ότι η κατάσταση είναι κρίσιμη και ότι πρέπει να αναληφθεί δράση. Ενώ η ανάπτυξη φιλικών προς το περιβάλλον οχημάτων είναι δυνατόν να το ανακουφίσει κάπως, είναι προφανές ότι οι σοβαρές λύσεις θα έχουν ως συνέπεια σημαντική μεταβολή της ισορροπίας μεταξύ των τρόπων μεταφοράς ευνοώντας τα δημόσια έναντι των ιδιωτικών μέσων και μειώνοντας το επίπεδο και τις επιπτώσεις της κυκλοφορίας οχημάτων με κινητήρα στο κέντρο των πόλεων μας.

Σε κοινοτικό επίπεδο δεν είναι δυνατόν να διαμορφωθούν λεπτομερείς στρατηγικές, ενδεδειγμένες για μια συγκεκριμένη πόλη. Είναι όμως δυνατόν να προσδιοριστούν ορισμένοι τομείς στους οποίους η πρόοδος ενδέχεται να συμβάλει στον περιορισμό των επιπτώσεων στην πόλη από την κυκλοφορία οχημάτων.

(α) Ιδιωτικά μέσα μεταφοράς

Βελτίωση της σημερινής τεχνολογίας

Η υφιστάμενη και προτεινόμενη κοινοτική νομοθεσία επιδιώκει την εφαρμογή της βέλτιστης διαθέσιμης τεχνολογίας για τη μείωση του θορύβου και της ρύπανσης που παραδοσιακά έχουν σχέση με τα οχήματα με κινητήρα, και συγκεκριμένα τη μεταστροφή σε καύσιμα που ρυπαίνουν λιγότερο, αυστηρότερα πρότυπα για τις στάθμες θορύβου και χρήση καταλυτών. Οι έλεγχοι αυτοί ισχύουν για τα νέα οχήματα. Δεν πρόκειται όμως να μειώσουν την εκπομπή CO₂ που είναι ένα από τα σημαντικότερα αέρια στα οποία οφείλεται το φαινόμενο του θερμοκηπίου.

Επιπλέον, για να είναι αποτελεσματικά τα μέτρα αυτά πρέπει να συνεχίζουν να εφαρμόζονται για όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί αν προστεθούν στους υφιστάμενους τεχνικούς ελέγχους (ασφάλειας) και έλεγχοι συμμόρφωσης με τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις.

Η Επιτροπή πρέπει να ενθαρρύνει τις έρευνες για την περαιτέρω μείωση του θορύβου και της ρύπανσης από τα οχήματα με κινητήρα και να αναθεωρεί συνεχώς τις οδηγίες της σ' αυτόν τον τομέα για να διασφαλίζει την εφαρμογή των αποτελεσμάτων που προκύπτουν από αυτήν την έρευνα.

Ακόμα και στο πλαίσιο της υφιστάμενης τεχνολογίας, ορισμένα οχήματα αναγνωρίζονται ως λιγότερο βλαβερά για το περιβάλλον απ' ό,τι άλλα. Η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας υιοθέτησε πρόσφατα ένα φορολογικό σύστημα, οι κλίμακες του οποίου καθορίζονται σε συνάρτηση με τα επίπεδα εκπομπών και τις στάθμες θορύβου. Η Επιτροπή θα μπορούσε να εξετάσει την ευρύτερη εφαρμογή ενός τέτοιου συστήματος στην Κοινότητα.

Οι δημόσιες αρχές που είναι υπεύθυνες για την αγορά και τη συντήρηση σημαντικού αριθμού οχημάτων, για διάφορες χρήσεις, στις αστικές περιοχές πρέπει να δώσουν το καλό παράδειγμα τόσο κατά την επιλογή όσο και κατά τη χρήση και συντήρηση των οχημάτων τους.

Ηλεκτρικά οχήματα

Υπάρχει αυξανόμενο ενδιαφέρον για τα ηλεκτροκίνητα οχήματα ως πιθανή λύση των προβλημάτων θορύβου και ατμοσφαιρικής ρύπανσης που οφείλονται στους βενζινοκινητήρες και τους κινητήρες ντήζελ. Η Επιτροπή εκδήλωσε ήδη το ενδιαφέρον της για την ανάπτυξη αυτών των οχημάτων και μετείχε στη δημιουργία μιας υπεραστικής ένωσης (Intercity association) με στόχο την ενθάρρυνση της συνεργασίας για την ανάπτυξη.

Τα οχήματα αυτά μπορούν αναμφίβολα να συμβάλλουν σημαντικά στην ελάττωση των επιπέδων της ρύπανσης, δεν είναι όμως δυνατόν να θεωρηθούν ως η απόλυτη λύση για το πρόβλημα. Δεν πρόκειται να εξουδετερώσουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση ούτε να μετριάσουν την πίεση που δέχεται ο αστικός χώρος, ενώ επιπλέον, εξαρτώνται από την ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται, σε μεγάλο βαθμό από την καύση ορυκτών καυσίμων.

Ποδήλατα

Το ποδήλατο είναι το περισσότερο φιλικό προς το περιβάλλον όχημα. Παρόλα αυτά, λίγες πόλεις επιχείρησαν σοβαρά να το εντάξουν σε μια γενική στρατηγική για τις μεταφορές. Πράγματι, η υφιστάμενη κυκλοφορία παρουσιάζει κινδύνους για την ασφάλεια και ρύπανση που αποβαρρύνουν τη χρήση των ποδηλάτων μέσα στην πόλη.

Πεζοί

Οι κίνδυνοι τους οποίους αντιμετωπίζουν τα ποδήλατα ισχύουν επίσης και για τον περισσότερο προσωπικό τρόπο μεταφοράς, το βάδισμα. Σε περιοχές πυκνής κυκλοφορίας ο πεζός δέχεται την επίθεση του θορύβου και των καυσαερίων που προκαλούν άμεσα ενόχληση και μακροπρόθεσμα ερεθισμούς του αναπνευστικού συστήματος και των ματιών. Επιπλέον, οι περιοχές αυτές τείνουν να έχουν τη μορφή δρόμου μετ'εμποδίων. Ο πεζός πρέπει μερικές φορές να κινηθεί γύρω από σταθμευμένα αυτοκίνητα που φράσσουν τις διαβάσεις και, σ'ορισμένες περιπτώσεις, τα πεζοδρόμια, να αποφύγει τους μεταλλικούς στύλους με τα σήματα της τροχαίας, τους φωτεινούς σηματοδότες, τα παρκόμετρα, να βιαστεί να διασχίσει δρόμους όπου το "πράσινο φως" μπορεί να ανάβει για ελάχιστα μόνο δευτερόλεπτα, να έχει το νου στα αυτοκίνητα που περνάνε ή στρίβουν με κόκκινο κλπ.

Πολύ συχνά, ο σχεδιασμός των δρόμων αποβλέπει στην αποτελεσματική κυκλοφορία των αυτοκινήτων αφήνοντας τους πεζούς να τα βγάλουν πέρα μόνοι τους. Οι πεζοί πρέπει να ανακτήσουν τη θέση τους και να ληφθούν ολοκληρωτικά υπόψη στην διαδικασία του σχεδιασμού - όχι ως απειλούμενο είδος που πρέπει να κινείται ξεχωριστά σε ειδικούς πεζόδρομους, αλλά ως σημαντικοί χρήστες των δρόμων της πόλης.

(β) Δημόσιες συγκοινωνίες

Ενώ από καιρό έχει αναγνωριστεί η συμβολή των δημόσιων συγκοινωνιών στη μείωση της κυκλοφορίας των πόλεων, εντούτοις λίγες πόλεις έχουν κατορθώσει να επιτύχουν σημαντική μεταστροφή των χρηστών από τα ιδιωτικά στα δημόσια μέσα μεταφοράς.

Παρόλη την αύξηση της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων, στα δημόσια μέσα μεταφοράς δεν έχει επέλθει μεταβολή. Στην πράξη έχει αποκαλυφθεί ισχυρός σύνδεσμος του ιδιοκτήτη με το αυτοκίνητό του - που συχνά παραβλέπει την οικονομική λογική - και ότι μόνο ένας δραστικός συνδυασμός κινήτρων και περιορισμών μπορεί να κλίνει την πλάστιγγα προς το μέρος των δημόσιων συγκοινωνιών. Σε σχέση μ'αυτό πρέπει να εξεταστούν ορισμένα θέματα.

(I) Δημόσιες συγκοινωνίες, χρήση γης και σχεδιασμός των μεταφορών

Κατά το σχεδιασμό των μεταφορών στις πόλεις πρέπει να εξετάζονται οι δυνατότητες όλων των μεταφορικών μέσων και να λαμβάνονται αποφάσεις στο πλαίσιο μακροπρόθεσμης στρατηγικής που τον συναρτά άμεσα με το σχεδιασμό των χρήσεων γης περιλαμβάνοντας περιβαλλοντικούς στόχους. Σήμερα, πολλές πόλεις λαμβάνουν σημαντικές αποφάσεις όσον αφορά τις μεταφορές σε μια προσπάθεια ad hoc ανταπόκριση στην αυξημένη ζήτηση.

Έτσι, η ανταπόκριση στην αυξημένη κυκλοφορία αυτοκινήτων υπήρξε πολύ συχνά η κατασκευή νέων δρόμων, που με τη σειρά τους ενθαρρύνουν ακόμα περισσότερο την κυκλοφορία. Μια πολιτική που θα ευνοεί τις δημόσιες συγκοινωνίες συνεπάγεται αναπόφευκτα τη λήψη δύσκολων αποφάσεων. Η ικανοποίηση των απαιτήσεων της αυξημένης κυκλοφορίας δεν είναι η κατάλληλη λύση· η συμμόρφωση αποτελεί σε ορισμένες περιπτώσεις εύκολο αποτρεπτικό μέσο.

(II) Βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών

Ένα κοινό παράπονο - ή πρόσχημα - είναι ότι η ποιότητα των δημόσιων συγκοινωνιών τις καθιστά απρόσφορη εναλλακτική λύση ως προς το αυτοκίνητο. Είναι σαφές ότι οι φορείς των συγκοινωνιακών υπηρεσιών αντιμετωπίζουν σοβαρά οικονομικά προβλήματα. Η βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών συνεπάγεται αυξημένες δαπάνες για οχήματα, τροχοφόρο εξοπλισμό, προσωπικό και υποδομή όπως γραμμές και εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των επιβατών.

Αν δεν ληφθούν αποφάσεις στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τις μεταφορές βασισμένου σε ρητή απόφαση ανάπτυξης νέων δημόσιων συγκοινωνιακών υπηρεσιών ως εναλλακτική λύση στη θέση των νέων δρόμων, δεν θα υπάρξει εγγύηση ότι οι βελτιωμένες υπηρεσίες θα προσελκύσουν ικανό αριθμό επιβατών για την κάλυψη του κόστους. Προσοχή πρέπει επίσης να δοθεί στις δυνατότητες που προσφέρουν οι συνδυασμοί στάθμευσης - επιβίβασης και οι διασυνδέσεις υπεραστικών και αστικών δικτύων.

(γ) Διαχείριση της κυκλοφορίας

Η διαχείριση της κυκλοφορίας στις πόλεις μπορεί να βελτιωθεί σημαντικά μέσω συστημάτων διαχείρισής της στα οποία είναι δυνατόν να περιλαμβάνονται συστήματα πληροφοριών και πληροφορικής προηγμένης τεχνολογίας όπως αυτά που αναπτύσσονται σήμερα στο πλαίσιο του ερευνητικού προγράμματος της Επιτροπής DRIVE. Παρά το γεγονός ότι παραδοσιακά ο κύριος στόχος της διαχείρισης της κυκλοφορίας υπήρξε η ελάφρυνση της συμφόρησης και η βελτίωση της ροής της τροχαίας κίνησης, είναι δυνατόν να συμβάλει και στη βελτίωση των συνθηκών του περιβάλλοντος. Η προώθηση λοιπόν, της ανάπτυξης νέων τεχνικών θέτει εύλογα το ερώτημα του κατά πόσον πρέπει αυτές να χρησιμοποιηθούν για την περαιτέρω ενθάρρυνση της κυκλοφορίας ή για τον περιορισμό των επιπτώσεων στο περιβάλλον. Οι πολιτικές διαχείρισης της κυκλοφορίας πρέπει να εστιαστούν στα θέματα περιβάλλοντος και ασφαλείας, λαμβάνοντας υπόψη τις μακροπρόθεσμες επιπτώσεις τόσο σε τοπικό όσο και σε γενικό επίπεδο, εκφράζοντας ταυτόχρονα την ανάγκη για κινητικότητα που είναι θεμελιώδης σε μια υγιή αστική οικονομία. Στο πλαίσιο αυτών των συλλογισμών, ο στόχος πρέπει να είναι η μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης με παράλληλη αποθάρρυνση της εντονότερης χρήσης περιοχών της πόλης από τα οχήματα με κινητήρα.

Υπάρχουν διάφορα μέτρα που περιορίζουν τη χρήση και τις επιπτώσεις από τη χρήση ιδιωτικού αυτοκινήτου. Σ'αυτά περιλαμβάνονται τοπικές επεμβάσεις που αποβλέπουν στην κυκλοφοριακή ύφεση όπως περιορισμοί της ταχύτητας, μείωση του πλάτους των δρόμων και πεζόδρομοι.

Αυτού του είδους τα τοπικού χαρακτήρα μέτρα εφόσον σχεδιαστούν και εφαρμοστούν σωστά, αποτελούν ίσως τον αποτελεσματικότερο τρόπο για τον περιορισμό του θορύβου. Η πρακτική εφαρμογή αυτών των τεχνικών έδωσε ελπιδοφόρα αποτελέσματα στις Κάτω Χώρες και στη Γερμανία. Επιπλέον του γεγονότος ότι ενθαρρύνουν την ευρύτερη χρήση των δημόσιων συγκοινωνιών, τα μέτρα αυτού του είδους αποτελούν αναπόσπαστο μέρος σχεδίων για την αναζωογόνηση περιοχών του κέντρου της πόλης, κάνοντάς τις περισσότερο κατοικήσιμες και "επιστρέφοντας τους δρόμους" στους πεζούς.

(δ) Περιορισμοί στάθμευσης

Οι περιορισμοί της στάθμευσης συντελούν σημαντικά στην αποτροπή της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου μέσα στην πόλη. Η προσήλωση στο αυτοκίνητο είναι συχνά τόσο έντονη ώστε οι οδηγοί αποδέχονται τις σημαντικές ενοχλήσεις που συνεπάγεται η χρήση του πριν προθυμοποιηθούν να χρησιμοποιήσουν τις δημόσιες συγκοινωνίες. Σε πόλεις όπου οι δημόσιες συγκοινωνίες εξακολουθούν να κατέχουν σημαντική θέση, οι χώροι στάθμευσης υπόκεινται σε αυστηρούς περιορισμούς, τυχαία ή εσκεμμένα.

(ε) Επιβολή τελών για τη χρήση δρόμων σε αστικές περιοχές

Ορισμένες πόλεις στην Κοινότητα προτείνουν τη χρήση της "φορολόγησης" δρόμων ή τη χορήγηση άδειας για την διακίνηση σε καθορισμένη περιοχή προκειμένου να επιδράσουν στην ισορροπία ιδιωτικών και δημόσιων μεταφορικών μέσων. Μέτρα αυτού του είδους εφαρμόζονται ήδη εκτός Κοινότητας σε πόλεις όπως η Σιγκαπούρη και το Όσλο. Η αιτιολόγηση αυτού του οικονομικού μέσου βασίζεται στο ότι υποχρεώνει αμεσότερα τον οδηγό να αναλάβει το ευρύτερο κοινωνικό και περιβαλλοντικό κόστος της χρήσης του αυτοκινήτου. Τα συστήματα αυτά ενέχουν τη δυνατότητα να αποθαρρύνουν τη χρήση του αυτοκινήτου και να συμβάλλουν χρηματικά στην ανάπτυξη εναλλακτικών λύσεων, αλλά πρέπει να εφαρμόζονται υπεύθυνα για να αποφεύγονται οι αρνητικές επιπτώσεις στο κέντρο της πόλης.

Προτεινόμενοι άξονες δράσης:

Η Κοινότητα πρέπει :

1. Να ενθαρρύνει τις δημοτικές αρχές να ενσωματώνουν τις αποφάσεις σχετικά με τη συντονισμένη μελλοντική ανάπτυξη δημόσιων συγκοινωνιών και έργων οδοποιίας στα σχέδιά τους για τη χρήση της γης και τις μεταφορές. Η Επιτροπή πρέπει να απαιτεί να φαίνεται στις μελλοντικές αιτήσεις για ενίσχυση της υποδομής των μεταφορών από τα διαρθρωτικά ταμεία, ότι έχει προηγηθεί ανάλυση αυτού του είδους.
2. Να ενθαρρύνει τις προσεγγίσεις που εισάγουν καινοτομίες για την χρήση των δημόσιων συγκοινωνιών και την περιβαλλοντική διαχείριση της αστικής κυκλοφορίας, συνεισφέροντας στο κόστος πρότυπων σχεδίων και παρακολουθώντας τα αποτελέσματά τους. Τα ερευνητικά προγράμματα πρέπει να δώσουν ιδιαίτερη προτεραιότητα στα θέματα που έχουν σχέση με το περιβάλλον και να περιλαμβάνουν καινοτομίες όσον αφορά τις δημόσιες συγκοινωνίες, φιλικά προς το περιβάλλον οχήματα και προηγμένα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, που δεν πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα την εντονότερη χρήση αστικών περιοχών για την κυκλοφορία αυτοκινήτων.
3. Να ενθαρρύνει την ανταλλαγή πληροφοριών, σε κοινοτικό επίπεδο, σχετικά με τη διαχείριση της κυκλοφορίας στις πόλεις για να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη από το ευρύ φάσμα εμπειριών.

4. Να εξετάσει λεπτομερώς, ενδεχομένως με τη χρηματοδότηση προτύπων σχεδίων, τις δυνατότητες προσφυγής σε οικονομικά μέσα, όπως η "φορολόγηση" των δρόμων, για την επίλυση των προβλημάτων του περιβάλλοντος που οφείλονται στην αστική κυκλοφορία.

5.3. Προστασία και προβολή της ιστορικής κληρονομιάς των ευρωπαϊκών πόλεων

Ο ιστορικός χαρακτήρας των ευρωπαϊκών μας πόλεων και κωμοπόλεων - τα κτίριά τους, τα μνημεία, οι πλατείες και ρυμοτομία τους - προσδιορίζει μια ταυτότητα και μια αίσθηση του χώρου που προσιδιάζουσες σε κάθε πόλη. Οι πόλεις μας αποτελούν σημαντικό τεκμήριο της πολύτιμης πολιτιστικής πολυμορφίας της Κοινότητας και της κοινής ιστορικής κληρονομιάς της. Το ενδιαφέρον, κατά συνέπεια για την προστασία του ιστορικού χαρακτήρα μιας πόλης δεν αφορά αποκλειστικά και μόνο τους πολίτες της.

Οι αναπτυξιακές πιέσεις των περασμένων δεκαετιών απείλησαν σοβαρά την αρχιτεκτονική κληρονομιά της Ευρώπης. Πολλές πόλεις και κωμοπόλεις υιοθέτησαν πολεοδομικές λύσεις που προσφέρουν αξιόλογη προστασία γι' αυτές τις περιοχές, ενθαρρύνοντας την ανακαίνισή τους μέσω διαπνεομένων από δημιουργική φαντασία σχεδίων βελτίωσης της περιοχής.

Έως τώρα, η Κοινότητα διαδραμάτισε ασήμαντο ρόλο από χρηματοδοτική άποψη, αλλά σημαντικό σ'ό,τι αφορά την ενίσχυση της συνειδητοποίησης εκ μέρους των πολιτών της αρχιτεκτονικής τους κληρονομιάς. Ο ρόλος αυτός στρέφεται πρωτίστως προς την παροχή βοήθειας για τη συντήρηση μνημείων που αντιπροσωπεύουν τον πλούτο και την πολυμορφία της ευρωπαϊκής αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.

Προτεινόμενοι άξονες δράσης:

1. Η Κοινότητα πρέπει να παράσχει ουσιαστικότερη χρηματοδοτική ενίσχυση για τη συντήρηση ιστορικών κτιρίων και περιοχών ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.
2. Πρέπει να εξεταστεί η δυνατότητα καθιέρωσης κοινοτικού συστήματος αξιολόγησης κτιρίων και αστικών περιοχών που παρουσιάζουν ιστορικό και πολιτιστικό ενδιαφέρον.

5.4. Προστασία και προβολή του φυσικού περιβάλλοντος μέσα στις πόλεις και κωμοπόλεις μας

Παράλληλα με την αυξανόμενη συνειδητοποίηση της σημασίας του περιβάλλοντος, αναγνωρίστηκε η αξία των φυσικών οικοτόπων που υπάρχουν μέσα στις πόλεις και κωμοπόλεις μας. Ενώ η σπουδαιότητα αυτών των περιοχών σπάνια μπορεί να παραβληθεί με εκείνη των φυσικών οικοτόπων της υπαίθρου, εντούτοις η γειτνίασή τους με ζώνες υψηλής πληθυσμιακής συγκέντρωσης τους προσδίνει ιδιαίτερη αξία για τη βελτίωση της ποιότητας της αστικής ζωής μέσω των ευκαιριών που προσφέρουν για ανεπιτήδευτη ψυχαγωγία και μόρφωση σε θέματα φυσικής ιστορίας και περιβάλλοντος.

Η προστασία και η βελτίωση ελεύθερων χώρων και φυσικών οικοτόπων καθώς και η δενδροφύτευση ενισχύουν την οπτική απόλαυση που παρέχουν οι αστικές περιοχές ενώ, παράλληλα, συμβάλλουν στην καταπολέμηση, αφενός, των μικροκλιματικών επιδράσεων που έχουν ως αποτέλεσμα τη συγκέντρωση ρύπων μέσα στην πόλη, και αφετέρου των ιδίων των ρύπων.

Πολλές πόλεις έχουν υιοθετήσει "σχέδια πρασίνου" που αποβλέπουν στην προστασία και ενίσχυση των ελεύθερων χώρων και στην ενθάρρυνση των πολιτών να αναλάβουν δενδροφυτεύσεις και διάφορες άλλες ενέργειες για τη βελτίωση του περιβάλλοντος.

Η αύξηση του διαθέσιμου ελεύθερου χρόνου και η ενίσχυση της ζήτησης χώρων για αθλητικές δραστηριότητες και αναψυχή άσκησαν σημαντικές πιέσεις στους υπάρχοντες μέσα στις αστικές περιοχές ελεύθερους χώρους. Λίγες είναι οι πόλεις που μπορούν ειλικρινά να ισχυριστούν ότι έχουν λάβει τα αναγκαία μέτρα γι' αυτούς τους χώρους. Ενώ η δημιουργία νέων πάρκων στις πόλεις θέτει πολλά προβλήματα, οι δημοτικές αρχές των πόλεων πρέπει να ενθαρρύνονται να εκμεταλλεύονται τις ευκαιρίες που προσφέρουν οι εγκαταλελειμμένες και αχρησιμοποίητες εκτάσεις. Σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις τα δάση "αναψυχής" στις παρυφές της πόλης προσφέρουν επίσης πολύ σημαντικές δυνατότητες ψυχαγωγίας στους κατοίκους της.

Προτεινόμενοι άξονες δράσης:

1. Η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει την περίπτωση εφαρμογής ενός προγράμματος πρότυπων σχεδίων σ' όλη την Κοινότητα για την επίδειξη των πλεονεκτημάτων των σχεδίων πρασίνου καθώς και προγραμμάτων δράσης.
2. Οι δημοτικές αρχές πρέπει να ενθαρρυνθούν να επανεξετάσουν τις προβλέψεις τους για τους δημόσιους ελεύθερους χώρους και να εκμεταλλευθούν τις ευκαιρίες που ενδεχομένως παρουσιαστούν για την επέκτασή τους.

5.5. Διαχείριση των υδάτων

Μια πρόσφατη πρόταση οδηγίας για τα δημοτικά λύματα θέτει ως στόχο την επίτευξη υψηλού βαθμού επεξεργασίας για όλα τα λύματα που προέρχονται από αστικές περιοχές. Η αναγκαιότητα ανάληψης αυτής της πρωτοβουλίας καθώς και οι βελτιώσεις που δυνητικά μπορούν να προκύψουν ως συνέπεια της, είναι προφανείς. Το 1984 μια μελέτη των αστικών λυμάτων και των εγκαταστάσεων επεξεργασίας τους σε 10 κράτη μέλη απέδειξε ότι, την εποχή εκείνη, λιγότερο και από το ήμισυ του συνολικού οργανικού φορτίου υφίστατο επεξεργασία.

Σε ουσιαστικότερο επίπεδο, η Επιτροπή καταρτίζει σήμερα ένα σχέδιο οδηγίας σχετικά με την ποιότητα των υδάτων από οικολογική άποψη. Αντίθετα με τις προηγούμενες οδηγίες της ΕΚ σχετικά με ποιοτικούς στόχους, αυτή θα εφαρμοστεί, κατά γενικό κανόνα, σε όλα τα ύδατα της Κοινότητας. Επιπλέον, ενδέχεται να απαιτήσει από τα κράτη μέλη την εφαρμογή προγραμμάτων βελτίωσης προκειμένου να επιτευχθούν ειδικοί οικολογικοί στόχοι. Παρά το γεγονός ότι το σχέδιο αυτό βρίσκεται ακόμα σε αρχικό στάδιο, το αποτέλεσμα του θα είναι, ενδεχομένως, η σημαντική βελτίωση από βιολογική και αισθητική άποψη της ποιότητας τόσο των αστικών όσο και των μη αστικών υδάτων.

5.6. Αστική βιομηχανία

Η βιομηχανία αποτελεί σημαντική πηγή ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορρύπανσης στις αστικές περιοχές και στα περίχωρα, ιδίως όταν αυτά έχουν οικιστικό χαρακτήρα. Η παραδοσιακή αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος υπήρξε η επανεγκατάσταση της βιομηχανίας στις παρυφές της πόλης ή και μακρύτερα. Αυτή η πολιτική που βασίζεται στον "στρουθοκαμηλισμό" ενώ προσφέρει, σε κάποιο βαθμό, άμεση ανακούφιση στο τοπικό περιβάλλον, δεν αποτελεί ολοκληρωμένη λύση.

Για τις μεγάλες βιομηχανικές εγκαταστάσεις, οι μετατοπίσεις αυτές είναι συχνά επιθυμητές, δεδομένου ότι τα νέα κτίρια διευκολύνουν την εφαρμογή της σύγχρονης τεχνολογίας παραγωγής. Για τις μικρές και μεσαίες εγκαταστάσεις όμως, όπου οι ικανότητες των ατόμων έχουν μεγαλύτερη σημασία από τις τεχνικές μαζικής παραγωγής, μια μετατόπιση αυτού του είδους συχνά συνεπάγεται σημαντική οικονομική δαπάνη ενώ, παράλληλα, περιορίζει τις δυνατότητες πρόσβασης πελατών και προμηθευτών, ιδίως εκείνων που παρέχουν υπηρεσίες.

Ενώ αληθεύει ότι ορισμένες βιομηχανικές λειτουργίες είναι αναμφίβολα προτιμότερο να εγκαθίστανται μακριά από άλλες χρήσεις γης, οι υπάρχουσες πολιτικές βασίστηκαν υπέρμετρα στον αποκλεισμό παρά στη συμβατή συνύπαρξή τους. Η Επιτροπή έχει ήδη καταρτίσει μια σειρά οδηγιών για τον περιορισμό των εκπομπών ουσιών και του θορύβου από βιομηχανικές δραστηριότητες. Η περαιτέρω ανάπτυξη νομοθεσίας σ' αυτόν τον τομέα και τεχνικών λύσεων για την αποφυγή αυτών των οχλήσεων θα προσφέρει ένα περισσότερο εύκαμπτο πλαίσιο στις τοπικές αρχές σχεδιασμού κατά την εξέταση της εγκατάστασης συμβατών βιομηχανικών δραστηριοτήτων μέσα σε αστικές περιοχές.

Οι βιομηχανίες αυτές είναι δυνατόν να ωφελήσουν τους επί τόπου πληθυσμούς προσφέροντας ευκαιρίες απασχόλησης που δεν απαιτούν μακρόχρονες διαδρομές από και προς την κατοικία.

Προτεινόμενος άξονας δράσης:

Η Κοινότητα πρέπει να λάβει μέτρα για την προώθηση της αρμονικής ανάπτυξης των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων στο πλαίσιο του αστικού περιβάλλοντος και να τους παράσχει βοήθεια, όπου χρειάζεται, ώστε να μπορέσουν να συμμορφωθούν πλήρως με τους κανονισμούς και την ορθή πρακτική σ' ό,τι αφορά το περιβάλλον.

5.7. Διαχείριση της ενέργειας στις αστικές περιοχές

Η κατανάλωση ενέργειας στις αστικές περιοχές συνδέεται στενά με την ατμοσφαιρική ρύπανση από τα μεταφορικά μέσα, τη θέρμανση, το φωτισμό και τον κλιματισμό των κτιρίων. Η αποτελεσματικότερη χρήση της ενέργειας θα συνέβαλε σημαντικά στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και, κατά συνέπεια, της συνεισφοράς των πόλεων στο φαινόμενο θερμοκηπίου. Δεδομένου ότι για τα μέσα μεταφοράς έγινε εκτενής ανάλυση προηγουμένως, το τμήμα αυτό είναι αφιερωμένο στη χρήση της ενέργειας στα κτίρια. Οι πιθανές βελτιώσεις σ' αυτόν τον τομέα περιλαμβάνουν:

(α) τον κτιριακό σχεδιασμό

Τα τελευταία χρόνια εκδηλώθηκε έντονο ενδιαφέρον για τις αρχές σχεδιασμού του οικολογικού σπιτιού - αυτοδύναμες μονάδες που συνεπάγονται χαμηλή ζήτηση ενέργειας και προκαλούν ελάχιστες ζημιές στο περιβάλλον. Οι έρευνες έδειξαν ότι είναι δυνατόν να επιτευχθεί σημαντική εξοικονόμηση ενέργειας με την ενσωμάτωση της απλής "παθητικής" ηλιακής θέρμανσης και άλλων αρχών για την εξοικονόμηση ενέργειας στον κτιριολογικό σχεδιασμό καθώς και με το να λαμβάνονται υπόψη παράγοντες όπως ο προσανατολισμός και η γειτνίαση σε μια περισσότερο αποδοτική αρχιτεκτονική σύλληψη του αστικού χώρου.

(β) τα πρότυπα για τις μονώσεις σε νέες κατασκευές

Η διαθέσιμη τεχνολογία για τη σωστή διαχείριση της ενέργειας - μονώσεις τοίχων, διπλοί υαλοπίνακες - δεν εφαρμόζεται ομοιόμορφα στην Κοινότητα για τις νέες οικοδομές. Αν και οι γεωγραφικές διαφορές είναι δυνατόν να αποτελούν την εξήγηση για ορισμένες παρεκκλίσεις στα πρότυπα, αξίζει να εξεταστούν περισσότερο η βελτίωση και η εναρμόνιση αυτών των προτύπων. Πρέπει επίσης να καθιερωθούν πρότυπα και κανονισμοί για τα δομικά υλικά και προϊόντα, λαμβανομένων υπόψη των σημερινών γνώσεων σχετικά με τα προβλήματα της ρύπανσης των εσωτερικών χώρων.

(γ) τη βελτίωση της μόνωσης σε υφιστάμενα κτίρια

Παρόλο ότι ακριβείς πληροφορίες σχετικά με το επίπεδο των μονώσεων στα υπάρχοντα κτίρια της Κοινότητας είναι ανεπαρκείς, δείχνει να ευσταθεί η υπόθεση ότι το επίπεδο αυτό για τα περισσότερα κτίρια είναι αρκετά χαμηλό και, κατά συνέπεια, υπάρχει πεδίο δράσης για σημαντικές βελτιώσεις όσον αφορά τη διατήρηση της ενέργειας σ' αυτόν τον τομέα. Πολλά κράτη μέλη ενθαρρύνουν τώρα αυτές τις δαπάνες παρέχοντας οικονομικά και φορολογικά κίνητρα.

(δ) την απόδοση της εγκατάστασης θέρμανσης

Η απόδοση των μεμονωμένων εγκαταστάσεων θέρμανσης επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από το επίπεδο συντήρησής τους. Στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, οι ιδιοκτήτες ακινήτων είναι υποχρεωμένοι να υποβάλλουν τις εστίες (καυστήρες) τους σε έλεγχο κάθε χρόνο. Οι επιθεωρήσεις αυτές είναι δυνατόν να συνδυαστούν με την προμήθεια καυσίμων ή με τα ασφαλιστικά συμβόλαια της κατοικίας.

(ε) το συνδυασμό θερμικής και ηλεκτρικής ενέργειας

Ο συνδυασμός της θέρμανσης πόλεως με την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας είναι από μόνος του ιδιαίτερα αποτελεσματικός ενώ, παράλληλα, η γειτνίαση του παραγωγού με το χρήστη περιορίζει τις απώλειες ενέργειας κατά τη μεταφορά. Η Επιτροπή σε διάφορες περιπτώσεις έχει εκδόσει συστάσεις για τη στήριξη αυτών των συστημάτων.

(στ) τους ελέγχους θέρμανσης/ενέργειας στα κτίρια

Οι ενεργειακοί έλεγχοι πριν από την αγοροπωλησία ακινήτων αποτελούν ίσως ένα μέσο για την αύξηση της ευαισθητοποίησης του κοινού στην ενεργειακή κατανάλωση. Ένα τέτοιο σύστημα υπάρχει ήδη στη Δανία, όπου συνδέεται με το ρόλο ενός τοπικού εμπειρογνώμονα σε θέματα ενέργειας ο οποίος παρέχει συμβουλές σχετικά με το κόστος και το όφελος διαφόρων επενδύσεων για τη διατήρηση της ενέργειας.

(ζ) τον ενεργειακό προγραμματισμό στις πόλεις

Ο ενεργειακός προγραμματισμός στις πόλεις μπορεί να μειώσει σημαντικά τις απαιτήσεις σε ενέργεια.

Παράλληλα, όμως αυτό είναι και προληπτικό μέσο για την αποφυγή της ρύπανσης. Βασίζεται σε ανάλυση της διάρθρωσης της ενεργειακής κατανάλωσης καθώς και των δυνατοτήτων εκμετάλλευσης τοπικών ενεργειακών πόρων.

Οι αρχές της ολοκληρωμένης διαχείρισης της ενέργειας που προκύπτουν από αυτόν τον προγραμματισμό περιλαμβάνουν πολλά μέτρα του είδους που αναφέρθηκαν στα σημεία (α) έως (στ) και έχουν, γενικά, πολύ θετικές επιπτώσεις στο επίπεδο της ρύπανσης και την οικονομική ανάπτυξη των πόλεων. Εντούτοις, πολλοί δεν μπορούν να αντιληφθούν τις υπάρχουσες δυνατότητες εξ αιτίας του ότι είναι ενταγμένες σε θεσμικά πλαίσια που δεν παρέχουν επαρκή ανεξαρτησία κινήσεων για την ανάπτυξη των αντίστοιχων ενεργειακών πολιτικών.

Η Επιτροπή, προωθεί ήδη σχέδια ενεργειακής τεχνολογίας σε πολλούς από τους παραπάνω τομείς.

Προτεινόμενοι άξονες δράσης:

1. Η Κοινότητα πρέπει να συνεχίσει και να εντείνει τις δραστηριότητές της σχετικά με τη διαχείριση της ενέργειας στις πόλεις, επιδιώκοντας κυρίως την ενθάρρυνση και την ενίσχυση των αρχών των πόλεων προκειμένου να προχωρήσουν στη λήψη μέτρων για τον ενεργειακό προγραμματισμό, τη γνωστοποίηση χρήσιμων πληροφοριών σχετικά με τα ενδεδειγμένα σ' αυτό το πλαίσιο μέσα, π.χ. σχετικά με το κτιριολογικό σχεδιασμό για την εξοικονόμηση ενέργειας, καθώς και την επίδειξη μέσω πρότυπων σχεδίων των πλεονεκτημάτων των διαφόρων τεχνικών για τη διατήρηση της ενέργειας.
2. Ενώ η κοινοτική νομοθεσία σχετικά με τους κανόνες παραγωγής ορίζει πρότυπα για τα μονωτικά υλικά που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή κτιρίων, δεν υπάρχει προς το παρόν κοινοτική νομοθεσία η οποία να απαιτεί πράγματι την εφαρμογή ειδικών προτύπων στις νέες κατασκευές. Εκτός από τις συστάσεις που εξέδωσε η Κοινότητα στο παρελθόν, ίσως τώρα είναι η κατάλληλη στιγμή να εκδώσει μία κοινοτική νομοθεσία.
3. Η χρήση οικονομικών μέσων για την ενθάρρυνση της διατήρησης της ενέργειας στα κτίρια πρέπει να αποτελέσει το αντικείμενο λεπτομερούς έκθεσης και πρότασης.
4. Οι δημόσιες αρχές πρέπει να ενθαρρυνθούν ώστε να δώσουν το καλό παράδειγμα υιοθετώντας μέτρα για την διατήρηση της ενέργειας στα κτίρια που καταλαμβάνουν.

5.8. Αστικά απόβλητα

Η Επιτροπή δημοσίευσε πρόσφατα μια εκτεταμένη στρατηγική για τη διαχείριση των αστικών αποβλήτων που επικεντρώνεται στην αποφυγή της παραγωγής αποβλήτων, την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση (βλ. κεφάλαιο 10, τμήμα 2.2.4). Η στρατηγική περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα προτάσεων για εφαρμογή. Οι κύριες κατευθύνσεις της εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο Υπουργών που συνήλθε στις 22 και 23 Μαρτίου 1990.

Στο πλαίσιο του παρόντος εγγράφου δεν έχουμε την πρόθεση να επαναλάβουμε αυτές τις προτάσεις, αλλά απλά να υπογραμμίσουμε το στενό σύνδεσμο αυτής της στρατηγικής και των αρχών σχεδιασμού που παρουσιάστηκαν σ' αυτό το Πράσινο Βιβλίο. Οι ακόλουθες πρόσθετες προτάσεις περιγράφουν το σύνδεσμο μεταξύ της διαχείρισης των αποβλήτων και των γενικότερων προβλημάτων της αστικής διαχείρισης.

Προτεινόμενοι άξονες δράσης:

1. Η Επιτροπή πρέπει να ενθαρρύνει τις δημοτικές αρχές να λάβουν περισσότερο υπόψη τους τους περιορισμούς που έχουν σχέση με τη διαχείριση των αποβλήτων κατά τη σύνταξη των βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων μελετών για την αστική διαχείριση: χαρακτηρισμός τοποθεσιών για τη συγκέντρωση χωρισμένων κατά είδος οικιακών απορριμμάτων και δημιουργία εγκαταστάσεων επεξεργασίας.
2. Η Επιτροπή πρέπει να ενθαρρύνει, παρέχοντας χρηματική ενίσχυση, την έρευνα και τα σχέδια που αποβλέπουν στη συνειδητοποίηση, εκ μέρους του κοινού, της σημασίας των κανόνων υγιεινής· την ανάπτυξη πολεοδομικού και αρχιτεκτονικού σχεδιασμού που ευνοεί τη διαλογή των αποβλήτων στην πηγή καθώς και τη χωρισμένη κατ'είδος περισυλλογή· την εξεύρεση νέων χρήσεων για αστικά απόβλητα, ιδίως για εκείνα που προκύπτουν από δομικά έργα.
3. Η Επιτροπή πρέπει να ενθαρρύνει την ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειριών στον τομέα της υγιεινής, ιδίως όσον αφορά τις τεχνολογίες καθαρισμού, την ευαισθητοποίηση του πληθυσμού, τα νομικά μέσα και την ανακύκλωση των αστικών αποβλήτων.

5.9. Συγκριτική πληροφόρηση για την κατάσταση του αστικού περιβάλλοντος

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, μια από τις δυσκολίες που αντιμετωπίστηκαν κατά τη σύνταξη του αναλυτικού μέρους αυτού του εγγράφου ήταν η έλλειψη πληροφοριών για πολλά θέματα που καθιστούν δυνατή την αντικειμενική και συγκριτική ανάλυση της κατάστασης του αστικού περιβάλλοντος. Η ανάπτυξη συγκριτικών δεδομένων βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη μέσω προγραμμάτων στο πλαίσιο του σχεδίου CORINE, που έχει σχέση ειδικότερα με τα δεδομένα για την ποιότητα του αέρα. Προβλέπεται ότι τα προγράμματα που θα συνεχιστούν από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος θα βελτιώσουν τις γνώσεις σ' αυτόν τον τομέα. Θα χρειαστούν επιπλέον βελτιώσεις και σε άλλους τομείς εφόσον η Επιτροπή θέλει να διαθέτει κατάλληλη βάση πληροφοριών για την περαιτέρω ανάπτυξη της πολιτικής για το αστικό περιβάλλον. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να είναι προσιτές όχι μόνον σ' εκείνους που καθορίζουν τις πολιτικές αλλά και στους μεμονωμένους πολίτες.

Προτεινόμενος άξονας δράσης:

Η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει το πως είναι δυνατό να βελτιώσει τη διαθεσιμότητα των συγκριτικών δεδομένων σχετικά με την κατάσταση του αστικού περιβάλλοντος. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί είτε παραχωρώντας στο νέο Οργανισμό Περιβάλλοντος ειδική αρμοδιότητα για το σκοπό αυτό είτε στηρίζοντας την ανάπτυξη τέτοιων συστημάτων δεδομένων στο πλαίσιο ινστιτούτων ερευνών ή πανεπιστημίων, ή δικτύου τέτοιων ιδρυμάτων.

5.10. Πρωτοβουλίες πληροφόρησης

Το αστικό περιβάλλον είναι, κατά βάση, υπόθεση όλων εκείνων που ζουν και εργάζονται στις πόλεις, χωρίς τη συμμετοχή των οποίων δεν μπορεί να εφαρμοστεί με επιτυχία καμιά αστική πολιτική. Αυτοί οι πρωταγωνιστές των πόλεων - κάτοικοι, καταστηματαρχες, καταναλωτές, βιοτέχνες, ενώσεις επιτηδευματιών - συντελούν στην αστική υποβάθμιση αλλά παράλληλα, υφίστανται τις επιπτώσεις της και επωφελούνται από τυχόν βελτιώσεις.

Με την εφαρμογή μιας πολιτικής για το αστικό περιβάλλον, η Κοινότητα είναι δυνατόν να αντλήσει οφέλη από τη δημιουργία δομών για την ενθάρρυνση του διαλόγου, της ανταλλαγής ιδεών και της συνεργασίας μεταξύ, αφενός, των πρωταγωνιστών μιας πόλης και, αφετέρου, των πόλεων αυτών καθαυτών. Οι δομές αυτές θα ήταν επίσης χρήσιμες για τη διευκόλυνση της ανταλλαγής πληροφοριών και απόψεων με την Κοινότητα.

Προτεινόμενοι άξονες δράσης:

Η Επιτροπή πρέπει να στηρίξει την δημιουργία του προταθέντος δικτύου κέντρων τοπικής πρωτοβουλίας των πόλεων. Τα κέντρα αυτά πρέπει να διοργανωθούν σε συνεργασία με τις κρατικές υπηρεσίες που υπάρχουν ήδη για την παροχή πληροφοριών και την κατάρτιση προγραμματισμού όσον αφορά το αστικό περιβάλλον. Αυτό το χρόνο σχεδιάζεται, η δημιουργία κέντρων αυτού του είδους σε διάφορες πόλεις με τη μορφή προτύπων σχεδίων. Ο ρόλος τους θα είναι:

1. Να πληροφορούν διάφορες ομάδες κατοίκων σχετικά με τις πολιτικές και τα μέτρα της Κοινότητας και με το πώς αυτά εφαρμόζονται στις διάφορες περιπτώσεις που συνθέτουν την αστική πραγματικότητα,
2. Να ενθαρρύνουν και να διευκολύνουν το διάλογο, τον κοινό σχεδιασμό και τη συνεργασία μεταξύ ομάδων κατοίκων των πόλεων, με στόχο τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος,
3. Να διευκολύνουν την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των πόλεων όσον αφορά τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν και τις εμπειρίες τους από την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων.

5.11. Κοινωνικές πρωτοβουλίες

Πρέπει να γίνουν προσπάθειες ώστε να αποφευχθεί η απομόνωση των λιγότερο ευνοημένων κατηγοριών πληθυσμού στις πιο υποβαθμισμένες συνοικίες των πόλεων.

Στο πλαίσιο δραστηριοτήτων που αποβλέπουν στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος είναι δυνατόν να προβλεφθούν κοινωνικές πολιτικές προληπτικού χαρακτήρα που πρέπει να περιλαμβάνουν τόσο ενέργειες κοινωνικής ένταξης όσο και ενέργειες υπέρ της απασχόλησης, π.χ. στο πλαίσιο της ανακαίνισης εργατικών κατοικιών.

Προτεινόμενοι άξονες δράσης:

1. Η Επιτροπή πρέπει να στηρίζει προγράμματα πρόσληψης και επαγγελματικής εκπαίδευσης, που δημιουργούν τις προϋποθέσεις για μια δυναμική οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη, με παράλληλη διασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος.
2. Η Επιτροπή πρέπει να ενθαρρύνει την παροχή τεχνικής βοήθειας σε πρότυπα σχέδια και τη μεταφορά τεχνογνωσίας που συσχετίζουν τις λιγότερο ευνοημένες κοινωνικές κατηγορίες με την προστασία του περιβάλλοντος.

5.12. Διαπεριφερειακή συνεργασία

Η Επιτροπή στηρίζει και συγχρηματοδοτεί ένα ευρύ φάσμα σχεδίων για τη διαπεριφερειακή συνεργασία και την ανάπτυξη δικτύων. Οι πόλεις αντλούν οφέλη από ενέργειες που συνεπάγονται στενές επαφές με περιφερειακές και τοπικές αρχές και τους αντιπροσωπευτικούς οργανισμούς τους - Συνέλευση Ευρωπαϊκών Περιφερειών, Συμβούλιο Ευρωπαϊκών Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης και Ευρωπαϊκών Περιφερειών καθώς και Διεθνής Ένωση Τοπικών Αρχών. Έχει αναληφθεί μια σειρά πρωτοβουλιών στις οποίες περιλαμβάνεται π.χ. η συγχρηματοδότηση του σχεδίου POLIS (βελτίωση της διαχείρισης της κυκλοφορίας) με μια ομάδα πόλεων που είναι γνωστές ως "Ευρωπόλεις" και ένα σχέδιο συνεργασίας στο οποίο συμμετέχουν 10 λιμάνια και σχετίζεται με την ενέργεια για την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης.

Προτεινόμενος άξονας δράσης:

Η Επιτροπή πρέπει να συνεχίσει να στηρίζει τέτοιες ενέργειες και να επιδιώκει, όπου αυτό είναι σκόπιμο, την διεύρυνση της συνεργασίας και της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ πόλεων.

6. Περίληψη των, κατά προτεραιότητα, προτεινόμενων αξόνων δράσης

Το τμήμα αυτό συγκεντρώνει τους προτεινόμενους άξονες δράσης για τα εξής βασικά σημεία:

Πολεοδομικός σχεδιασμός

Προτεινόμενοι άξονες δράσης:

1. Η Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και τις τοπικές αρχές, πρέπει να αναπτύξει κατευθυντήριες γραμμές για την ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών παραμέτρων στις πολεοδομικές στρατηγικές - μια λεπτομερής διερεύνηση και τελειοποίηση των αρχών που σκιαφραφήθηκαν προηγουμένως. Οι κατευθυντήριες γραμμές αυτού του είδους θα αποβλέπουν στο να επηρεάσουν τον πολεοδομικό σχεδιασμό και να αποτελέσουν σημαντικό συμπλήρωμα της προτεινόμενης οδηγίας σχετικά με την αξιολόγηση των πολιτικών, των σχεδίων και των προγραμμάτων από περιβαλλοντική άποψη.
2. Πρέπει να ενθαρρυνθεί η περαιτέρω έρευνα όσον αφορά την επεξεργασία μολυσμένων εδαφών που τόσο συχνά παρεμποδίζουν την ανάπλαση υφισταμένων αστικών περιοχών.
3. Πρέπει να δοθεί περαιτέρω χρηματική βοήθεια σε πρότυπα σχέδια που αποσκοπούν στην αναζωογόνηση υποβαθμισμένων αστικών περιοχών με την εισαγωγή της μεγαλύτερης ανάμιξης των χρήσεων και, κατά συνέπεια, της προσπέλασης στις αστικές εξυπηρετήσεις. Παράλληλα, οι ενέργειες αυτές πρέπει να αποβλέπουν στην προστασία και τη συνδρομή των υφισταμένων σ' αυτές τις περιοχές κατοίκων. Η Επιτροπή πρέπει επίσης να εξετάσει το πώς είναι δυνατό να επεκτείνει αυτές τις ενέργειες βασιζόμενη στα αποτελέσματα αυτών των προτύπων σχεδίων.
4. Η Κοινότητα πρέπει να εξετάσει εάν επιθυμεί να επεκτείνει τη χρηματοδοτική στήριξη σε σχέδια αστικής ανακαίνισης και περιβαλλοντικής βελτίωσης πέρα από τους τύπους και τις περιοχές στήριξης που εντάσσονται στο πεδίο δράσης των σημερινών διαρθρωτικών ταμείων, και, εάν ναι, με ποιό τρόπο θα το επιτύχει.

Αστικές Συγκοινωνίες

Προτεινόμενοι άξονες δράσης:

Η Κοινότητα πρέπει :

1. Να ενθαρρύνει τις δημοτικές αρχές να ενσωματώνουν τις αποφάσεις σχετικά με τη συντονισμένη μελλοντική ανάπτυξη δημόσιων συγκοινωνιών και έργων οδοποιίας στα σχέδιά τους για τη χρήση της γης και τις μεταφορές. Η Επιτροπή πρέπει να απαιτεί να φαίνεται στις μελλοντικές αιτήσεις για ενίσχυση της υποδομής των μεταφορών από τα διαρθρωτικά ταμεία, ότι έχει προηγηθεί ανάλυση αυτού του είδους.
2. Να ενθαρρύνει τις προσεγγίσεις που εισάγουν καινοτομίες για την χρήση των δημόσιων συγκοινωνιών και την περιβαλλοντική διαχείριση της αστικής κυκλοφορίας, συνεισφέροντας στο κόστος πρότυπων σχεδίων και παρακολουθώντας τα αποτελέσματά τους. Τα ερευνητικά προγράμματα πρέπει να δώσουν ιδιαίτερη προτεραιότητα στα θέματα που έχουν σχέση με το περιβάλλον και να περιλαμβάνουν καινοτομίες όσον αφορά τις δημόσιες συγκοινωνίες, φιλικά προς το περιβάλλον οχήματα - και προηγμένα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, που δεν πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα την εντονότερη χρήση αστικών περιοχών για την κυκλοφορία αυτοκινήτων.
3. Να ενθαρρύνει την ανταλλαγή πληροφοριών, σε κοινοτικό επίπεδο, σχετικά με τη διαχείριση της κυκλοφορίας στις πόλεις για να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη από το ευρύ φάσμα εμπειριών.
4. Να εξετάσει λεπτομερώς, ενδεχομένως με τη χρηματοδότηση πρότυπων σχεδίων, τις δυνατότητες προσφυγής σε οικονομικά μέσα, όπως η "φορολόγηση" των δρόμων, για την επίλυση των προβλημάτων του περιβάλλοντος που οφείλονται στην αστική κυκλοφορία.

Προστασία και προβολή της ιστορικής κληρονομιάς των ευρωπαϊκών πόλεων

Προτεινόμενοι άξονες δράσης:

1. Η Κοινότητα πρέπει να παράσχει ουσιαστικότερη χρηματοδοτική ενίσχυση για τη συντήρηση ιστορικών κτιρίων και περιοχών ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.
2. Πρέπει να εξεταστεί η δυνατότητα καθιέρωσης κοινοτικού συστήματος αξιολόγησης κτιρίων και αστικών περιοχών που παρουσιάζουν ιστορικό και πολιτιστικό ενδιαφέρον.

Προστασία και προβολή του φυσικού περιβάλλοντος μέσα στις πόλεις και κωμοπόλεις μας

Προτεινόμενοι άξονες δράσης:

1. Η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει την περίπτωση εφαρμογής ενός προγράμματος πρότυπων σχεδίων σ'όλη την Κοινότητα για την επίδειξη των πλεονεκτημάτων των σχεδίων πρασίνου καθώς και προγραμμάτων δράσης.
2. Οι δημοτικές αρχές πρέπει να ενθαρρυνθούν και επανεξετάσουν τις προβλέψεις τους για τους δημόσιους ελεύθερους χώρους και να εκμεταλλευθούν τις ευκαιρίες που ενδεχομένως παρουσιαστούν για την επέκτασή τους.

Αστική βιομηχανία

Προτεινόμενος άξονας δράσης:

Η Κοινότητα πρέπει να λάβει μέτρα για την προώθηση τις αρμονικής ανάπτυξης των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων στο πλαίσιο του αστικού περιβάλλοντος και να τους παράσχει βοήθεια, όπου χρειάζεται, ώστε να μπορέσουν να συμμορφωθούν πλήρως με τους κανονισμούς και την ορθή πρακτική σ'ό,τι αφορά το περιβάλλον.

Διαχείριση της ενέργειας στις αστικές περιοχές

Προτεινόμενοι άξονες δράσης:

1. Η Κοινότητα πρέπει να συνεχίσει και να εντείνει τις δραστηριότητές της σχετικά με τη διαχείριση της ενέργειας στις πόλεις επιδιώκοντας κυρίως την ενθάρρυνση και την ενίσχυση των αρχών των πόλεων προκειμένου να προχωρήσουν στη λήψη μέτρων για τον ενεργειακό προγραμματισμό, τη γνωστοποίηση χρήσιμων πληροφοριών σχετικά με τα ενδεδειγμένα σ'αυτό το πλαίσιο μέσα, π.χ. σχετικά με το κτιριολογικό σχεδιασμό για την εξοικονόμηση ενέργειας, καθώς και την επίδειξη μέσω πρότυπων σχεδίων, των πλεονεκτημάτων των διαφόρων τεχνικών για τη διατήρηση της ενέργειας.
2. Ενώ η κοινοτική νομοθεσία σχετικά με τους κανόνες παραγωγής ορίζει πρότυπα για τα μονωτικά υλικά που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή κτιρίων, δεν υπάρχει προς το παρόν κοινοτική νομοθεσία η οποία να απαιτεί πράγματι την εφαρμογή ειδικών προτύπων στις νέες κατασκευές. Εκτός από τις συστάσεις της Κοινότητας στο παρελθόν, ίσως τώρα είναι η κατάλληλη στιγμή να εξεταστεί η κοινοτική νομοθεσία.
3. Η χρήση οικονομικών μέσων για την ενθάρρυνση της διατήρησης της ενέργειας στα κτίρια πρέπει να αποτελέσει το αντικείμενο λεπτομερούς έκθεσης και πρότασης.
4. Οι δημόσιες αρχές πρέπει να ενθαρρυνθούν ώστε να δώσουν το καλό παράδειγμα υιοθετώντας μέτρα διατήρησης της ενέργειας στα κτίρια που καταλαμβάνουν.

Αστικά απόβλητα

Προτεινόμενοι άξονες δράσης:

1. Η Επιτροπή πρέπει να ενθαρρύνει τις δημοτικές αρχές να λάβουν περισσότερο υπόψη τους τους περιορισμούς που έχουν σχέση με τη διαχείριση των αποβλήτων κατά τη σύνταξη των βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων μελετών για την αστική διαχείριση: χαρακτηρισμός τοποθεσιών για τη συγκέντρωση χωρισμένων κατ'είδος οικιακών απορριμμάτων και δημιουργία εγκαταστάσεων επεξεργασίας.
2. Η Επιτροπή πρέπει να ενθαρρύνει, παρέχοντας χρηματική ενίσχυση, την έρευνα και τα σχέδια που αποβλέπουν στη συνειδητοποίηση, εκ μέρους του κοινού, της σημασίας των κανόνων υγιεινής· την ανάπτυξη πολεοδομικού και αρχιτεκτονικού σχεδιασμού που ευνοεί τη διαλογή των αποβλήτων στην πηγή καθώς και τη χωρισμένη κατ'είδος περισυλλογή· την εξεύρεση νέων χρήσεων για αστικά απόβλητα, ιδίως για εκείνα που προκύπτουν από δομικά έργα.

3. Η Επιτροπή πρέπει να ενθαρρύνει την ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειριών στον τομέα της υγιεινής, ιδίως όσον αφορά τις τεχνολογίες καθαρισμού, την ευαισθητοποίηση του πληθυσμού, τα νομικά μέσα και την ανακύκλωση των αστικών αποβλήτων.

7. Τα επόμενα βήματα

Το έγγραφο αυτό αποτελεί την πρώτη εκδήλωση της υποχρέωσης που ανέλαβε η Επιτροπή για την πραγματική βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος στην Κοινότητα. Η Επιτροπή επιθυμεί την ευρύτερη δυνατή συζήτηση των απόψεων και υποδείξεων που υπάρχουν σ' αυτό το έγγραφο.

Το παρόν έγγραφο, αφού συζητηθεί στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο Υπουργών και στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, θα σταλεί στους δημάρχους των σημαντικότερων πόλεων στην Ευρώπη, καθώς και σε ομάδες επαγγελματιών και εθελοντών που ενδιαφέρονται για τα θέματα αστικής διαχείρισης προκειμένου να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις τους.

Μετά από λεπτομερή μελέτη των αποτελεσμάτων που θα προκύψουν από τις εν λόγω διαβουλεύσεις, η Επιτροπή θα εξετάσει ποιός από τους άξονες δράσης εμπίπτει στο πεδίο αρμοδιοτήτων της Κοινότητας και πρέπει να υλοποιηθεί, καθώς επίσης και ποιός είναι ο καλύτερος τρόπος υλοποίησής του.

Η εφαρμογή αυτών των προτάσεων θα διασφαλίζει την ύπαρξη συνεργασίας, χωρίς περιττή επανάληψη εργασιών, με άλλους διεθνείς οργανισμούς που ασχολούνται με τον τομέα του αστικού περιβάλλοντος, επιδιώκοντας, όπου αυτό είναι εφικτό, την κοινή δράση.

* * * * *

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Ι

ΑΡΘΡΑ ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Ενότητα VI - Περιβάλλον

Άρθρο 25

Στο τρίτο μέρος της συνθήκης ΕΟΚ, προστίθεται ένας τίτλος VII, ο οποίος έχει ως εξής:

«Τίτλος VII
Περιβάλλον

Άρθρο 130 Π

1. Η δράση της Κοινότητας στον τομέα του περιβάλλοντος έχει ως αντικείμενο:
 - τη διατήρηση, την προστασία και τη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος,
 - τη συμβολή στην προστασία της υγείας των προσώπων,
 - την εξασφάλιση συνετής και ορθολογικής χρησιμοποίησης των φυσικών πόρων.
2. Η δράση της Κοινότητας στον τομέα του περιβάλλοντος στηρίζεται στις αρχές της προληπτικής δράσης, της επανόρθωσης των προσβολών του περιβάλλοντος, κατά προτεραιότητα στην πηγή, καθώς και στην αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει». Οι ανάγκες της προστασίας του περιβάλλοντος αποτελούν συνιστώσα των άλλων πολιτικών της Κοινότητας.
3. Κατά την επεξεργασία της δράσης της στον τομέα του περιβάλλοντος, η Κοινότητα λαμβάνει υπόψη:
 - τα διαθέσιμα επιστημονικά και τεχνικά δεδομένα,
 - τις συνθήκες του περιβάλλοντος στις διάφορες περιοχές της Κοινότητας,
 - τα πλεονεκτήματα και τις επιβαρύνσεις που μπορούν να προκύψουν από τη δράση ή την απουσία δράσης,
 - την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Κοινότητας στο σύνολό της και την ισόρροπη ανάπτυξη των περιοχών της.
4. Η Κοινότητα δρα στον τομέα του περιβάλλοντος εφόσον οι στόχοι που αναφέρονται στην παράγραφο 1 μπορούν να πραγματοποιηθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο παρά σε επίπεδο των επί μέρους κρατών μελών. Με επιφύλαξη ορισμένων μέτρων κοινοτικού χαρακτήρα, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν τη χρηματοδότηση και την εκτέλεση των άλλων μέτρων.
5. Στα πλαίσια των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους, η Κοινότητα και τα κράτη μέλη συνεργάζονται με τις τρίτες χώρες και τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς. Για τις λεπτομέρειες της συνεργασίας της Κοινότητας μπορούν να υπάρξουν συμφωνίες μεταξύ της Κοινότητας και των αφορώμενων τρίτων χωρών. Η διαπραγμάτευση και η σύναψη των συμφωνιών αυτών γίνεται σύμφωνα με το άρθρο 228.

Το προηγούμενο εδάφιο δεν θίγει την αρμοδιότητα των κρατών μελών να διαπραγματεύονται στα πλαίσια διεθνών οργανισμών και να συνάπτουν διεθνείς συμφωνίες.

Άρθρο 130 Ρ

Το Συμβούλιο, προτάσει της Επιτροπής και μετά από διαβούλευση με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, αποφασίζει ομόφωνα για τη δράση που θα αναλάβει η Κοινότητα.

Υπό τις συνθήκες που προβλέπονται στο προηγούμενο εδάφιο, το Συμβούλιο καθορίζει τα θέματα επί των οποίων λαμβάνονται αποφάσεις με ειδική πλειοψηφία.

Άρθρο 130 Σ

Τα μέτρα προστασίας που λαμβάνονται από κοινού δυνάμει του άρθρου 130 Ρ δεν εμποδίζουν τα κράτη μέλη να διατηρούν και να θεσπίζουν μέτρα ενισχυμένης προστασίας που δεν αντίκεινται στην παρούσα συνθήκη».

COM(90) 218 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

15

Αριθ. καταλόγου: CB-CO-90-276-GR-C
ISBN 92-77-61186-3

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ	μέχρι 30 σελίδες: 3,50 ECU	για κάθε 10 επιπλέον σελίδες: 1,25 ECU
--------------	----------------------------	--

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
L-2985 Luxembourg