



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 11.02.2004  
COM(2004)60 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ  
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ  
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**Προς μια θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον**

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1.	<b>Εισαγωγή και ανασκόπηση</b> .....	4
2.	<b>Θέματα προτεραιότητας</b> .....	7
2.1.	<b>Αειφόρος αστική διαχείριση</b> .....	8
2.1.1.	Γιατί η αειφόρος αστική διαχείριση αποτελεί προτεραιότητα .....	8
2.1.2.	Τρέχουσες κοινοτικές πρωτοβουλίες για αειφόρο αστική διαχείριση .....	10
2.1.3.	Άλλα μέτρα για την ευρεία διάδοση της αειφόρου αστικής διαχείρισης .....	11
2.2.	<b>Αειφόροι αστικές μεταφορές</b> .....	14
2.2.1.	Γιατί οι αειφόροι αστικές μεταφορές αποτελούν προτεραιότητα .....	14
2.2.2.	Τρέχουσες κοινοτικές πρωτοβουλίες στις αστικές μεταφορές .....	17
2.2.3.	Άλλα μέτρα για την ευρεία διάδοση των αειφόρων αστικών μεταφορών .....	19
2.3.	<b>Αειφόρος δόμηση</b> .....	22
2.3.1.	Γιατί η αειφόρος δόμηση αποτελεί προτεραιότητα .....	22
2.3.2.	Τρέχουσες κοινοτικές πρωτοβουλίες για αειφόρο δόμηση .....	24
2.3.3.	Άλλα μέτρα για την ευρεία διάδοση της αειφόρου δόμησης .....	25
2.4.	<b>Αειφόρος πολεοδομικός σχεδιασμός</b> .....	27
2.4.1.	Γιατί ο αειφόρος πολεοδομικός σχεδιασμός αποτελεί προτεραιότητα .....	27
2.4.2.	Τρέχουσες κοινοτικές πρωτοβουλίες σχετικές με τον πολεοδομικό σχεδιασμό .....	31
2.4.3.	Άλλα αναγκαία μέτρα για την ευρεία διάδοση του αειφόρου πολεοδομικού σχεδιασμού .....	32
3.	<b>Προς μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση</b> .....	34
3.1.	Οριζόντια ολοκλήρωση στο εσωτερικό των κοινοτικών πολιτικών .....	35
3.2.	Οριζόντια ολοκλήρωση στο εσωτερικό της κοινοτικής πολιτικής για το περιβάλλον	36
3.3.	Ολοκλήρωση μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων διοίκησης .....	37
4.	<b>Δείκτες, στοιχεία, στόχοι και εκθέσεις</b> .....	39
5.	<b>Υποστήριξη της καθιέρωσης ορθών πρακτικών σε τοπικό επίπεδο</b> .....	42
5.1.	Τοπικές αρχές .....	42
5.2.	Ο ρόλος των πολιτών .....	43
6.	<b>Επόμενα βήματα</b> .....	44
	Παράρτημα 1: Διαμορφωση πολιτικής για το αστικό περιβάλλον .....	45
	Παράρτημα 2: Ευρωπαϊκό όραμα .....	47
	Παράρτημα 3: Παραδείγματα έργων και πρωτοβουλιών έρευνας ή επίδειξης .....	51
	Παράρτημα 4: Ορισμός των αειφόρων μεταφορών από το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών της ΕΕ .....	55
	Παράρτημα 5: Χρήση των διαρθρωτικών ταμείων και του Ταμείου Συνοχής για αειφόρο αστική ανάπτυξη .....	56

Παράρτημα 6: Το αστικό περιβάλλον στην περιβαλλοντική πολιτική..... 58

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΚΑΙ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

Το 80% περίπου των Ευρωπαίων πολιτών ζουν σε αστικές περιοχές<sup>1</sup>, εκεί ακριβώς όπου είναι ιδιαίτερα αισθητά τα αποτελέσματα πολλών περιβαλλοντικών προβλημάτων. Ο θόρυβος, η κακή ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, η μεγάλη κίνηση στους δρόμους, η παραμέληση του δομημένου περιβάλλοντος, η κακή διαχείριση του περιβάλλοντος και η έλλειψη στρατηγικής σχεδιασμού οδήγησαν σε προβλήματα υγείας και σε χαμηλότερη ποιότητα ζωής. Εάν θέλουμε να αντιμετωπισθούν τα κύρια προβλήματα υγείας στην Ευρώπη που σχετίζονται με το περιβάλλον, πρέπει να βελτιώσουμε οπωσδήποτε το αστικό περιβάλλον και την ποιότητα ζωής. Σε πολλές περιοχές, οι πολίτες εγκαταλείπουν τις πόλεις και τις μεγαλουπόλεις τους προτιμώντας να ζουν στις παρυφές τους διότι, όπως ορθά αντιλαμβάνονται, η ευημερία τους απειλείται από την αστική ρύπανση. Λόγω της άναρχης αστικής εξάπλωσης αυξάνεται ακόμη περισσότερο η κυκλοφορία και το ένα πρόβλημα οξύνει το άλλο, διότι το επίκεντρο της δραστηριότητας μετατοπίζεται από το αποδυναμωμένο κέντρο των πόλεων στην περιφέρεια. Όλο και μεγαλύτερος αριθμός αστικών περιοχών εμφανίζουν αυτά τα συμπτώματα υπέρμετρης καταπόνησης. Δεν εκπλήσσει λοιπόν το γεγονός ότι οι Ευρωπαίοι συσχετίζουν πάρα πολύ συχνά τη "ρύπανση σε πόλεις και μεγαλουπόλεις" με το περιβάλλον<sup>2</sup>.

Ανάμεσα στις κύριες αιτίες στις οποίες οφείλεται η σημερινή κατάσταση είναι ότι κατά τη λήψη αποφάσεων δεν δίνεται αρκετή προσοχή στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους και ότι δεν υπάρχει συστηματικός σχεδιασμός για ένα αστικό περιβάλλον υψηλής ποιότητας, τα δε αποτελέσματα είναι εμφανή τόσο στο περιβάλλον όσο και στην οικονομία των πόλεων και στους κατοίκους τους. Ο σχεδιασμός με σκοπό την υψηλότερη περιβαλλοντική προστασία είναι ένα από τα καίρια στοιχεία για να επιτευχθεί αειφόρος ανάπτυξη των πόλεων και για να έχουν καλύτερη ποιότητα ζωής οι κάτοικοι των ευρωπαϊκών πόλεων.

Η θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον αποτελεί σημαντικό βήμα στην υλοποίηση του στόχου αυτού και βασίζεται σε μια σειρά πρωτοβουλιών που συνετέλεσαν στη διαμόρφωση της ευρωπαϊκής πολιτικής για το αστικό περιβάλλον (βλ. παράρτημα 1). Εντάσσεται στο Έκτο Πρόγραμμα Δράσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας "Περιβάλλον 2010: Το μέλλον μας, η επιλογή μας"<sup>3</sup> και είναι μια από τις επτά θεματικές στρατηγικές του προγράμματος που αποβλέπουν στην ολοκληρωμένη αντιμετώπιση των καίριων περιβαλλοντικών προβλημάτων τα οποία έχουν ως χαρακτηριστικό ότι είναι σύνθετα, ότι υπεισέρχονται σε αυτά πολυάριθμοι παράγοντες και ότι χρειάζονται καινοτόμους και πολύπλευρες λύσεις. Όπως ορίζει το Έκτο Πρόγραμμα Δράσης, η θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον έχει ως στόχο:

*« ...την οριζόντια προσέγγιση σε όλες τις κοινοτικές πολιτικές και βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος, η οποία θα λαμβάνει υπόψη την επιτελεσθείσα πρόοδο στην εφαρμογή του υφιστάμενου πλαισίου συνεργασίας, θα το επανεξετάζει, όπου χρειάζεται, και θα καλύπτει:*

– *την προαγωγή της τοπικής "Ατζέντας 21",*

<sup>1</sup> Αστικές περιοχές υπό την ευρεία έννοια (οικισμός) που καλύπτουν όλους τους τύπους αστικών οικισμών.

<sup>2</sup> Ευρωβαρόμετρο 58.0 "Στάσεις απέναντι στο περιβάλλον" Δεκέμβριος 2000

<sup>3</sup> Απόφαση αριθ. 1600/2002/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2002, για τη θέσπιση του έκτου κοινοτικού προγράμματος δράσης για το περιβάλλον (EE L 242, 10.9.2002, σ. 1)

- τη μείωση της σύνδεσης μεταξύ οικονομικής μεγέθυνσης και ζήτησης επιβατικών μεταφορών,
- την ανάγκη αύξησης του μεριδίου των δημόσιων συγκοινωνιών, των σιδηροδρόμων, των εσωτερικών πλωτών οδών, των μετακινήσεων με τα πόδια ή με ποδήλατο,
- την ανάγκη να αντιμετωπισθεί ο αυξανόμενος όγκος της κυκλοφορίας και να αποσυνδεθεί σε μεγάλο βαθμό η αύξηση των μεταφορών από την αύξηση του ΑΕγχΠ,
- την ανάγκη προαγωγής της χρήσης οχημάτων χαμηλών εκπομπών στις δημόσιες συγκοινωνίες,
- τον συνυπολογισμό των αστικών περιβαλλοντικών δεικτών.»

### **Γενικός σκοπός της θεματικής στρατηγικής για το αστικό περιβάλλον**

Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων και της ποιότητας των αστικών περιοχών και εξασφάλιση υγιούς περιβάλλοντος διαβίωσης για τους κατοίκους των ευρωπαϊκών πόλεων, με ενίσχυση της συμβολής του περιβάλλοντος στην αειφόρο αστική ανάπτυξη, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τα σχετικά οικονομικά και κοινωνικά θέματα.

Όλες οι ευρωπαϊκές πόλεις και μεγαλουπόλεις αντιμετωπίζουν περιβαλλοντικά προβλήματα, η συστηματική επίλυση των οποίων αποτελεί και τον κύριο σκοπό της στρατηγικής. Η στρατηγική δεν θα υπαγορεύσει όμως ποιες λύσεις και στόχοι πρέπει να υιοθετηθούν, διότι καμιά αστική περιοχή δεν είναι ίδια με κάποια άλλη. Αντ'αυτού, η στρατηγική θα διαμορφώσει ένα ισχυρό πλαίσιο που θα συμβάλει στην καλύτερη διαχείριση του αστικού περιβάλλοντος και στην ευρεία διάδοση της βέλτιστης πρακτικής. Ταυτόχρονα, θα υποστηρίξει τις πόλεις και τις μεγαλουπόλεις στον δύσκολο, αλλά ζωτικό ρόλο που έχουν ως κύριοι παράγοντες, διότι αυτές είναι που αντιμετωπίζουν άμεσα τα προβλήματα, στην άντληση διδαγμάτων από την πείρα, τις πρωτοβουλίες και τις τεχνολογικές καινοτομίες των πιο προηγμένων πόλεων.

Πολλά από τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ευρωπαϊκές πόλεις και μεγαλουπόλεις είναι κοινά σε όλες και υπάρχουν οπωσδήποτε δυνατότητες σε ευρωπαϊκή κλίμακα να διαμορφωθούν κατάλληλες λύσεις, να υιοθετηθούν από όλους και να διευκολυνθεί η εφαρμογή τους. Για την αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών υπάρχει μια μεγάλη σειρά κοινοτικών πολιτικών, δράσεων και προγραμμάτων χρηματοδότησης, ως ανεξάρτητες όμως ενέργειες στις οποίες δεν λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες ανάγκες του αστικού χώρου ή οι πιθανές συνέργιες μεταξύ τους. Πολλά μπορούν να επιτευχθούν με μια πιο ολοκληρωμένη και εστιασμένη προσέγγιση που θα επιτρέψει να χρησιμοποιηθούν τα υπάρχοντα μέσα και πρωτοβουλίες και να αποκατασταθεί μεγαλύτερη συνεργασία και συντονισμός σε όλα τα κυβερνητικά επίπεδα. Η θεματική στρατηγική θα προωθήσει επομένως μια αναλυτική και ολοκληρωμένη προσέγγιση, διαμορφώνοντας μια ευρωπαϊκή θεώρηση για τις αειφόρους πόλεις (βλ. Παράρτημα 2) και συνυπολογίζοντας τις ιδιαίτερες συνθήκες των χωρών που πρόκειται να προσχωρήσουν ή είναι υποψήφιες να προσχωρήσουν στην Ένωση.

Οι ευρωπαϊκές πόλεις και μεγαλουπόλεις χρειάζονται αναζωογόνηση. Πρέπει να γίνουν μέρη ελκυστικά, υγιή και με καλή ποιότητα ζωής που θα επιτρέψουν στις κοινότητες και την οικονομία τους να ανθίσουν. Το περιβάλλον πρέπει να είναι στο επίκεντρο της διαδικασίας αυτής. Σκοπός της στρατηγικής είναι να εστιασθεί η προσέγγιση στο αστικό περιβάλλον και ταυτόχρονα να ληφθούν υπόψη οι δυναμικοί του δεσμοί με οικονομικές και κοινωνικές πτυχές, προκειμένου να ισχυροποιηθεί η συμβολή του περιβάλλοντος στην αειφόρο ανάπτυξη

των αστικών περιοχών. Το αστικό περιβάλλον θα εξετασθεί υπό την όσο το δυνατόν ευρύτερη του έννοια και θα περιληφθούν οι σημαντικές επιπτώσεις των περιβαλλοντικών προβλημάτων στην υγεία. Η ανακοίνωση για το περιβάλλον και την υγεία<sup>4</sup>, που σχετίζεται άμεσα, θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στον καθορισμό του αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ τους. Η στρατηγική θα εξετάσει επίσης θέματα ποιότητας ζωής των κατοίκων των πόλεων και των κοινοτήτων τους και θα ακολουθήσει την προσέγγιση των οικοσυστημάτων<sup>5</sup>. Παρά το γεγονός ότι η εστίαση θα γίνει αναπόφευκτα σε αυτόν καθαυτό τον αστικό χώρο, δεν θα αγνοηθεί ο ευρύτερος περιφερειακός και εθνικός περίγυρος.

Η παρούσα ανακοίνωση "Προς μια θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον" είναι το πρώτο στάδιο εκπόνησης της τελικής στρατηγικής που αναμένεται για το καλοκαίρι του 2005. Οι αρχικές ιδέες και προσεγγίσεις προέρχονται από τις διαβουλεύσεις με φορείς πόλεων και άλλους παράγοντες, με ομάδες εργασίας ανεξάρτητων εμπειρογνομόνων και με την ομάδα εμπειρογνομόνων της ΕΕ για το αστικό περιβάλλον. Οι συμβολές των ομάδων αυτών διατίθενται στην ιστοθέση της Επιτροπής για το αστικό περιβάλλον<sup>6</sup>.

### **Ανασκόπηση των δράσεων που προτείνονται για την προσεχή θεματική στρατηγική**

*Η ανασκόπηση που ακολουθεί εκθέτει τα αποτελέσματα εκτενών διαβουλεύσεων. Η παρούσα ανακοίνωση και οι δράσεις που προτείνονται θα υποβληθούν σε δεύτερο γύρο διαβουλεύσεων το 2004, καθώς και σε συζήτηση στα θεσμικά όργανα της ΕΕ, στην ομάδα εμπειρογνομόνων της ΕΕ για το αστικό περιβάλλον και σε διάφορες ομάδες παραγόντων, όπως επίσης στο Διαδίκτυο. Επιπλέον, θα οργανωθούν τεχνικές ομάδες εργασίας, απαρτιζόμενες από εμπειρογνώμονες και παράγοντες, οι οποίες θα εξετάσουν λεπτομερέστερα τις κύριες προτεινόμενες δράσεις, εάν είναι εφικτές και με ποιο τρόπο θα συντελέσουν στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος. Η τελική θεματική στρατηγική θα προταθεί στα μέσα του 2005 και θα βασισθεί στις διαβουλεύσεις με τους αρμόδιους παράγοντες και στο έργο των ομάδων εργασίας.*

Σκοπός είναι να συμβάλει η στρατηγική στη διαμόρφωση ενός ισχυρού πλαισίου στην ΕΕ, το οποίο θα αποτελέσει αφετηρία για την ανάληψη τοπικών πρωτοβουλιών βασισμένων στη βέλτιστη πρακτική επαφίοντας την επιλογή των λύσεων και των στόχων στους κατά τόπους αρμόδιους λήψης αποφάσεων. Τα κύρια στοιχεία του πλαισίου θα είναι να αποκτήσουν οι πρωτεύουσες και οι αστικοί οικισμοί πληθυσμού άνω των 100.000 κατοίκων (π.χ. οι 25 μεγαλύτερες πόλεις και μεγαλουπόλεις της ΕΕ) σχέδιο διαχείρισης του αστικού περιβάλλοντος με στόχους που θα οδηγήσουν σε ένα αειφόρο αστικό περιβάλλον, και να εφαρμόσουν κατάλληλο σύστημα διαχείρισής του. Επίσης, αυτές οι πόλεις και μεγαλουπόλεις πρέπει να καταρτίσουν και να εφαρμόσουν ένα αειφόρο σχέδιο αστικών μεταφορών. Η Επιτροπή πιστεύει ότι προς το σκοπό αυτό πρέπει να ορισθούν απαιτήσεις. Τα σημεία αυτά θα αποτελέσουν το αντικείμενο περαιτέρω διαβουλεύσεων το 2004, όπως και άλλα που θα συζητηθούν στις ειδικές ομάδες εργασίας που περιγράφηκαν προηγουμένως.

Για να υποστηριχθούν και να ενταχθούν καλύτερα στην προσπάθεια, όλα τα κράτη μέλη θα ενθαρρυνθούν να υιοθετήσουν εθνικές και περιφερειακές στρατηγικές για το αστικό περιβάλλον, οι οποίες θα συνδέονται με τα εθνικά σχέδια αειφόρου ανάπτυξης και να

<sup>4</sup> COM(2003) 338 τελικό

<sup>5</sup> Στη συλλογιστική των οικοσυστημάτων η πόλη θεωρείται ως ένα σύνθετο σύστημα, το οποίο χαρακτηρίζεται από συνεχείς διεργασίες μεταβολής και εξέλιξης. Πρόκειται για διεργασίες που αφορούν την ενέργεια, τους φυσικούς πόρους και την παραγωγή αποβλήτων είτε ως ροές είτε ως αλυσίδες. Η συντήρηση, η αποκατάσταση, η τόνωση και η κατάργηση ροών ή αλυσίδων συμβάλλει στην αειφόρο ανάπτυξη.

<sup>6</sup> [www.europa.eu.int/comm/environment/urban/thematic\\_strategy.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/urban/thematic_strategy.htm)

ορίσουν εθνικά ή/και περιφερειακά κομβικά σημεία που θα προάγουν τη βέλτιστη πρακτική και θα βοηθήσουν πόλεις και μεγαλουπόλεις στην προσπάθειά τους να επιτύχουν αειφόρο και υγιές αστικό περιβάλλον.

Η Επιτροπή θα συνεχίσει να υποστηρίζει τις πρωτοβουλίες για το αστικό περιβάλλον, όπως και την εκπόνηση συστάσεων, κατευθύνσεων, δεικτών, δεδομένων, προτύπων, τεχνικών αξιολόγησης, εκπαίδευσης και άλλων ενεργειών περισσότερο τεχνικής υποστήριξης έτσι ώστε να βοηθηθούν οι πόλεις και οι μεγαλουπόλεις στην εκτίμηση και τη διαχείριση διαφόρων πτυχών του περιβάλλοντός τους.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος θα συντάξει έκθεση για την κατάσταση του αστικού περιβάλλοντος και θα εξασφαλίσει την πρόσβαση στα δεδομένα για το αστικό περιβάλλον προκειμένου να ενημερώνονται καλύτερα οι πολιτικοί αρμόδιοι, το κοινό και άλλοι σημαντικοί παράγοντες και να κατευθύνει και να παρακολουθεί την πρόοδο της θεματικής στρατηγικής.

Στην περαιτέρω κατάστρωση της θεματικής στρατηγικής, η Επιτροπή θα συνεργασθεί στενά με όλους τους αρμόδιους παράγοντες και θα προωθήσει το διάλογο με αυτούς. Η στρατηγική πρέπει να στηριχθεί στην από κοινού δέσμευση Κοινότητας, κρατών μελών, περιφερειών και βεβαίως των ίδιων των πόλεων για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος. Σκοπός της παρούσας ανακοίνωσης είναι η παρουσίαση αυτής της πρώτης ανάλυσης ενόψει του δεύτερου γύρου διαβουλεύσεων το 2004. Η Επιτροπή ζητεί συμβολή στις ιδέες και τις προσεγγίσεις που εκτίθενται. Προς το σκοπό αυτό, θα διοργανωθεί το 2004 σειρά συνομιλιών με παράγοντες και τεχνικές ομάδες εργασίας για να εξετασθούν λεπτομερέστερα οι προτεινόμενες δράσεις, εάν είναι εφικτές και με ποιο τρόπο θα συμβάλουν στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος (βλ. κεφάλαιο 6). Θα συμμετέχει ευρύ φάσμα παραγόντων και εμπειρογνομώνων, καθώς και αντιπρόσωποι των κρατών μελών, των υπό ένταξη και των υποψήφιων προς ένταξη χωρών, των περιφερειών, των πόλεων, επιχειρήσεων, ΜΚΟ και της ακαδημαϊκής κοινότητας. Οι διάφοροι παράγοντες μπορούν επίσης να υποβάλουν απευθείας τα σχόλιά τους<sup>7</sup> (προθεσμία έως την 1<sup>η</sup> Απριλίου 2004). Η τελική θεματική στρατηγική θα προταθεί κατά τα μέσα του 2005 και θα βασίζεται στις διαβουλεύσεις με τους αρμόδιους παράγοντες και στα αποτελέσματα των ομάδων εργασίας.

## **2. ΘΕΜΑΤΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ**

Για να εκτελεσθεί η εντολή του έκτου προγράμματος δράσης για το περιβάλλον, η θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον θα εστιασθεί σε τέσσερα πολυκλαδικά θέματα, τα οποία είναι θεμελιώδους σημασίας για την μακρόχρονη αειφορία πόλεων και μεγαλουπόλεων και συνδέονται άμεσα με τον οικονομικό και τον κοινωνικό πυλώνα της αειφόρου ανάπτυξης, είναι μάλιστα εκείνα στα οποία μπορεί να σημειωθεί η σημαντικότερη πρόοδος. Τα θέματα αυτά, τα οποία καθορίστηκαν σε συνεννόηση με την ομάδα εμπειρογνομώνων της ΕΕ για το αστικό περιβάλλον και με άλλους παράγοντες, είναι η αειφόρος αστική διαχείριση, οι αειφόροι αστικές μεταφορές, η αειφόρος δόμηση και ο αειφόρος πολεοδομικός σχεδιασμός. Τα θέματα παρουσιάζονται χωριστά αλλά είναι σαφές ότι αλληλοεπηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό. Άλλα θέματα θα προσδιοριστούν και θα εξετασθούν σε μεταγενέστερο στάδιο, ανάλογα με την εξέλιξη της προσέγγισης των θεματικών στρατηγικών.

<sup>7</sup>

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

## 2.1. Αειφόρος αστική διαχείριση

### 2.1.1. Γιατί η αειφόρος αστική διαχείριση αποτελεί προτεραιότητα

Οι αστικές περιοχές προσφέρουν πολλές λειτουργίες στους κατοίκους τους και σε όσους τις επισκέπτονται. Μερικές από αυτές είναι η κατοικία, η απασχόληση, η πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες, οι πολιτιστικές δραστηριότητες και η κοινωνική συναναστροφή. Για την παροχή και την υποστήριξη αυτών των λειτουργιών, οι αστικές περιοχές διαθέτουν πολλά και διαφορετικά στατικά στοιχεία, όπως κτίρια, υποδομές, χώρους πρασίνου, εγκαταλελειμμένες και υποβαθμισμένες περιοχές, καθώς και δυναμικά στοιχεία όπως μεταφορές, νερό, αέρα, ενέργεια και απόβλητα.

Κάθε λειτουργία και στοιχείο έχει έναν περιβαλλοντικό αντίκτυπο ο οποίος συντελεί στο συνολικό περιβαλλοντικό αντίκτυπο της πόλης. Οι διάφορες πολιτικές όμως σε διαφορετικά διοικητικά επίπεδα που έχουν ως αντικείμενο τα στοιχεία αυτά, συχνά ασκούνται μεμονωμένα η μια από την άλλη, διότι για την άσκησή τους είναι αρμόδια διαφορετική διοικητική διεύθυνση. Συχνά, δεν λαμβάνονται αρκετά υπόψη οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των πολιτικών αποφάσεων. Η μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και παράλληλα η εξασφάλιση σφριγηλής οικονομίας και υγιούς και δίκαιης κοινωνίας είναι ένας από τους στόχους της αειφόρου ανάπτυξης. Ωστόσο, πολλοί δήμοι δεν δίνουν την απαραίτητη προτεραιότητα στη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων και της ποιότητας της πόλης τους.

Είναι μάλλον απίθανο να προκύψει αυθόρμητα ένα υψηλής ποιότητας και υγιές αστικό περιβάλλον με την πληθώρα αποφάσεων που λαμβάνονται ανεξάρτητα η μια από την άλλη από τις διάφορες αρχές, τον επιχειρηματικό κόσμο και τα πρόσωπα που δρουν σε διαφορετικούς τομείς μιας αστικής περιοχής. Χρειάζεται σαφής θεώρηση και μια στρατηγική και ένα σχέδιο δράσης γενικού χαρακτήρα για να επιτευχθούν οι σκοποί και οι στόχοι που θα συμφωνηθούν, έτσι ώστε να υπάρξει ένα πλαίσιο κατεύθυνσης και καθοδήγησης των αποφάσεων διαχείρισης που λαμβάνονται καθημερινά. Η στρατηγική και το σχέδιο δράσης πρέπει να αποτελούν την αφετηρία των δημοτικών δραστηριοτήτων και όχι να θεωρούνται πρόσθετα καθήκοντα πέραν των συνήθων αρμοδιοτήτων. Αυτό σημαίνει ότι οι αποφάσεις πρέπει να λαμβάνονται με διαφορετικό τρόπο έτσι ώστε να υπερνικηθούν οι παραδοσιακοί φραγμοί τόσο μεταξύ γειτονικών δήμων όσο και μεταξύ διοικητικών μονάδων στους κόλπους των τοπικών αρχών και να επιτευχθεί πιο ολοκληρωμένη λήψη αποφάσεων. Η αλλαγή συμπεριφοράς είναι εξίσου σημαντική και η συμμετοχή του κοινού και ο ενεργός ρόλος των πολιτών, η διαφάνεια στη λήψη αποφάσεων και η απόδοση ευθυνών είναι καίρια στοιχεία της αειφόρου αστικής διαχείρισης. Το παράρτημα 2 προτείνει ευρωπαϊκό όραμα αειφόρου αστικής διαχείρισης.

#### Παράδειγμα ορθής πρακτικής στο σχεδιασμό περιβαλλοντικής διαχείρισης

Η Στοκχόλμη απέκτησε το πρώτο της περιβαλλοντικό πρόγραμμα στα μέσα της δεκαετίας του '70. Το πέμπτο<sup>8</sup> πρόγραμμά της εγκρίθηκε το 2003 μετά από αναλυτική περιβαλλοντική έρευνα του δήμου της Στοκχόλμης και εκτενείς διαβουλεύσεις με φορείς του δημοσίου, με τους πολίτες, τις επιχειρήσεις και με συλλόγους. Η διαχείριση του προγράμματος είναι ενταγμένη στο ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης της Στοκχόλμης και περιλαμβάνει τακτικούς περιβαλλοντικούς λογιστικούς ελέγχους και αναφορές. Το πρόγραμμα θέτει έξι στόχους προτεραιότητας που αφορούν το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία και υποδιαιρούνται σε συνολικά 43 ποσοτικούς και ποιοτικούς επί μέρους στόχους που πρέπει να επιτευχθούν έως το 2006, για καθένα από τους οποίους προσδιορίζονται οι αρμόδιοι φορείς και οι κύριοι χρησιμοποιούμενοι δείκτες για την παρακολούθηση της προόδου. Οι στόχοι προτεραιότητας είναι οι περιβαλλοντικά αποδοτικές μεταφορές, τα ασφαλή προϊόντα, η



αιεφόρος κατανάλωση ενέργειας, ο οικολογικός σχεδιασμός και διαχείριση, η περιβαλλοντικά αποδοτική επεξεργασία των αποβλήτων και το υγιές περιβάλλον εσωτερικών χώρων. Παράδειγμα επί μέρους στόχου είναι η κατά 20% μείωση της κατανάλωσης ορυκτών καυσίμων για θέρμανση μέσω της σύνδεσης των κτιρίων με το αστικό δίκτυο θέρμανσης.

Η σημασία της αιεφόρου αστικής διαχείρισης σε τοπικό επίπεδο έχει αναγνωρισθεί εδώ και καιρό. Στην Παγκόσμια Συνδιάσκεψη του 1992 αναγνωρίστηκε ότι οι κατά τόπους δήμοι έχουν ιδιαίτερο ρόλο να διαδραματίσουν στην επίτευξη της αιεφόρου ανάπτυξης και καταρτίστηκε η Τοπική Ατζέντα 21 (LA 21). Η Ατζέντα καλεί τους δήμους να καταστρώσουν στρατηγικές για την αιεφόρο ανάπτυξη της περιοχής τους, οι οποίες θα προέλθουν από το διάλογο με τους δημότες τους, τις επιχειρήσεις και άλλους παράγοντες. Η Ευρώπη είναι παγκοσμίως πρωτοπόρος στην LA 21 με περισσότερους από 5.000 δήμους που έχουν δεσμευθεί να συμμετέχουν στη διαδικασία αυτή<sup>9</sup>. Η πληροφόρηση που έρχεται από το ερευνητικό έργο<sup>10</sup> της Τοπικής Ατζέντας 21 (LASALA) για την Αυτοαξιολόγηση των Τοπικών Αρχών, στην οποία συμμετέχουν περισσότερες από 250 τοπικές αρχές από όλη την Ευρώπη, είναι ότι η διαδικασία LA 21 αποδείχθηκε εξαιρετικά αποτελεσματική στην αλλαγή συμπεριφοράς, την κατανόηση και την πρακτική σε τοπικό επίπεδο, καθώς και στην καλύτερη εφαρμογή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας.

Ωστόσο, παρά τη σχετική αυτή επιτυχία, η καθιέρωση της LA 21 ανά την Ευρώπη είναι πολύ ανισομερής και υπάρχουν ενδείξεις ότι η εφαρμογή των στρατηγικών της LA 21 αρχίζουν να παραπαίουν ακόμη και στις χώρες όπου υποστηρίχθηκαν με το μεγαλύτερο ενθουσιασμό. Οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των ευρωπαϊκών πόλεων και μεγαλουπόλεων ποικίλλουν σημαντικά (βλ. σχήμα 1)<sup>11</sup> και πολλές τοπικές αρχές δεν αντιμετωπίζουν συστηματικά τα περιβαλλοντικά τους προβλήματα. Η διαδικασία LA 21 εκεί όπου εφαρμόζεται διαφέρει σε μεγάλο βαθμό ως προς το στόχο και το επίπεδο φιλοδοξίας, είναι δε μικρή η παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας στην εφαρμογή της. Λίγα μόνον κράτη μέλη έχουν εκδώσει νομοθεσία με αντικείμενο την προσέγγιση LA 21 για να υπερνικήσουν κάποιες από αυτές τις ελλείψεις και να κατευθύνουν την υιοθέτηση στρατηγικών διαχείρισης του αστικού περιβάλλοντος (παραδείγματα είναι η Δανία και το Ηνωμένο Βασίλειο).

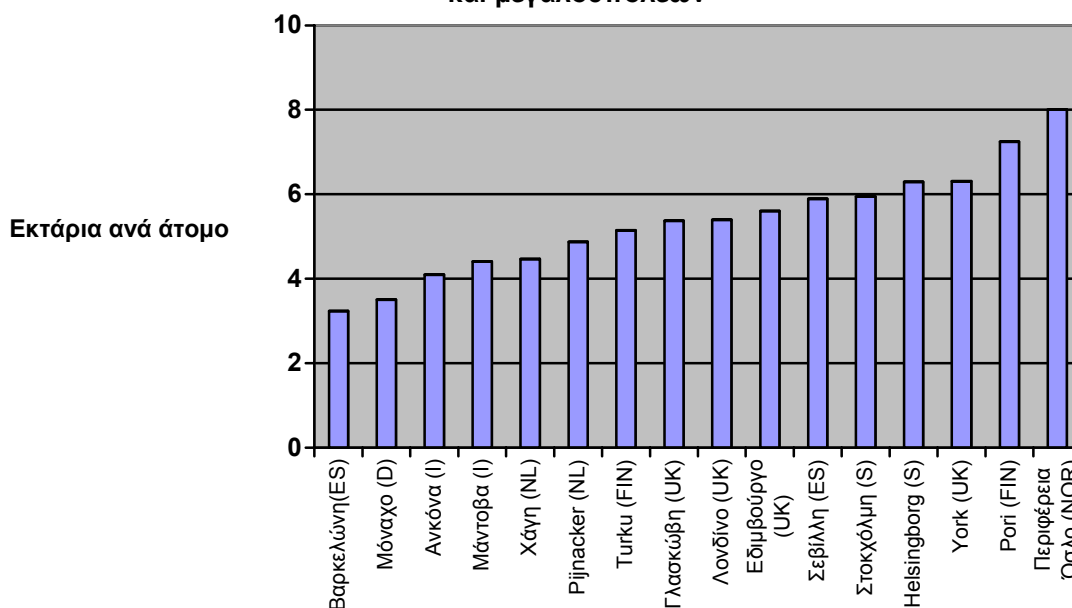
Είναι επομένως αναγκαίο ένα ισχυρότερο πλαίσιο σε ευρωπαϊκό επίπεδο για να ανασυγκροτηθεί και να γενικευθεί η περιβαλλοντική διαχείριση στις μεγαλύτερες πόλεις της Ευρώπης. Αυτό θα ωφελήσει και τα υπόλοιπα τρία υπό εξέταση θέματα προτεραιότητας (βλ. τμήματα 2.2-4).

<sup>9</sup> Επιθεώρηση της Δεύτερης Τοπικής Ατζέντας 21 (ΔΣΠΠ) 2002

<sup>10</sup> <http://www.iclei.org/europe/LASALA/>

<sup>11</sup> Αποτελέσματα μελέτης για το οικολογικό αποτύπωμα που συγκεντρώθηκαν από το Best Foot Forward ([www.bestfootforward.com](http://www.bestfootforward.com)). Όσο πιο αιεφόρος είναι η πόλη, τόσο μικρότερο το οικολογικό αποτύπωμα ανά κάτοικο.

**Διάγραμμα 1 - Οικολογικά ίχνη επιλεγμένων Ευρωπαϊκών πόλεων και μεγαλουπόλεων**



### 2.1.2. Τρέχουσες κοινοτικές πρωτοβουλίες για αειφόρο αστική διαχείριση

Η ΕΕ έχει δημιουργήσει ένα πλήρες εργαλείο περιβαλλοντικής διαχείρισης, το κοινοτικό σύστημα οικολογικής διαχείρισης και οικολογικού ελέγχου (EMAS)<sup>12</sup>. Από τότε που αναθεωρήθηκε το 2001, περισσότεροι από 500 δημόσιοι οργανισμοί, 110 από τους οποίους είναι τοπικές αρχές, έχουν καταχωριστεί στο EMAS. Αρχικά το σύστημα μελετήθηκε για τη συνεχή βελτίωση των οργανισμών στις περιβαλλοντικές τους επιδόσεις των καθημερινών τους δραστηριοτήτων, στην περίπτωση όμως των τοπικών αρχών το σύστημα τις διευκολύνει να διαχειρίζονται τα καταστατικά περιβαλλοντικά καθήκοντά τους και τις μη καταστατικές πρωτοβουλίες τους με τρόπο συντονισμένο, συστηματικό και ελεγχόμενο. Τους επιτρέπει να αναλύουν τις άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις στο περιβάλλον, όπως είναι οι αποφάσεις τους για το σχεδιασμό της χρήσης γης και την επιλογή των αναδόχων των έργων. Το σύστημα απαιτεί επίσης από τις τοπικές αρχές να λαμβάνουν υπόψη τις ανησυχίες των ενδιαφερομένων μερών (π.χ. των τοπικών ενώσεων) και να είναι περισσότερο υπεύθυνες απέναντί τους λογοδοτώντας για τις δραστηριότητές τους.

Η Επιτροπή και το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Δήμων και Περιφερειών (CEMR) άρχισαν εκστρατεία με την οποία ενθαρρύνουν τις τοπικές αρχές να χρησιμοποιούν το EMAS. Οι πρώτες εμπειρίες έδειξαν ότι είναι εφαρμόσιμο και χρήσιμο εργαλείο για τους δήμους, ότι είναι αρκετά ευέλικτο στην αντιμετώπιση των κύριων περιβαλλοντικών θεμάτων των πόλεων και των μεγαλουπόλεων, βοηθά στον καθορισμό προτεραιοτήτων, παροτρύνει την πληροφόρηση σχετικά με τα περιβαλλοντικά θέματα, βελτιώνει τον τρόπο αναφοράς και βοηθά στην εφαρμογή της LA 21.

#### Παραδείγματα ορθής πρακτικής στη χρήση συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης

Από το 1997, το Δημοτικό Συμβούλιο του Leicester<sup>13</sup> (HB) άρχισε να χρησιμοποιεί το EMAS για να βελτιώσει

<sup>12</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 761/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Μαρτίου 2001 για την εκούσια συμμετοχή οργανισμών σε κοινοτικό σύστημα οικολογικής διαχείρισης και οικολογικού ελέγχου (EMAS) (ΕΕ L 114, 24.04.2001, 1).

<sup>13</sup> [www.leicester.gov.uk/](http://www.leicester.gov.uk/)

τις περιβαλλοντικές του επιδόσεις. Από το 2003, επέκτεινε το πεδίο εφαρμογής του συστήματος στη διαχείριση των περιβαλλοντικών επιδόσεων της ίδιας της πόλης του Leicester, εστιάζοντας ιδίως στις πτυχές στις οποίες ο δήμος έχει ιδιαίτερα καλή εικόνα. Έθεσε φιλόδοξους στόχους για την ενεργειακή απόδοση των κατοικιών, για τη μείωση των μετακινήσεων με ΙΧ αυτοκίνητα στο κέντρο της πόλης, τη μείωση των μετακινήσεων με ΙΧ αυτοκίνητα στα σχολεία, την ευαισθητοποίηση σε περιβαλλοντικά θέματα, τη μείωση των μπαζών, την κατάρτιση τοπικού προτύπου για αειφόρο δόμηση και τον καθαρισμό των δρόμων από τα σκουπίδια.

Οι Κάτω Χώρες υιοθέτησαν το στόχο να θέσουν σε εφαρμογή όλες οι δημόσιες αρχές, συμπεριλαμβανομένων των τοπικών, σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης (EMAS, ISO 14001 ή άλλο ισοδύναμο) έως τα τέλη του 2004<sup>14</sup>. Το Νοέμβριο του 2002, το Den Bosch ήταν η πρώτη πόλη των Κάτω Χωρών που απέκτησε πιστοποίηση ISO 14001.

Η Επιτροπή, παράλληλα με την υποστήριξη που παρέχει σε σειρά ερευνητικών έργων για τη δημιουργία των εργαλείων που χρειάζονται οι αρχές των πόλεων στη διαχείριση του αστικού τους χώρου, ιδίως μέσω του ερευνητικού προγράμματος για την πόλη του μέλλοντος και την πολιτιστική κληρονομιά<sup>15</sup> (Παράρτημα 3), προωθεί επίσης την υιοθέτηση της Τοπικής Ατζέντας 21 με τη χρηματοδοτική της συνδρομή σε διάφορα δίκτυα πόλεων που μετέχουν στην πρωτοβουλία και την προάγουν σε όλη την Ευρώπη (βλ. σημείο 5.1).

Η Επιτροπή δραστηριοποιήθηκε επίσης παρέχοντας και άλλα εργαλεία διαχείρισης στους δήμους, όπως τους Ευρωπαϊκούς Κοινούς Δείκτες και το Οικολογικό Αποτύπωμα (βλ. επίσης κεφάλαιο 4). Ορισμένες ευρωπαϊκές οδηγίες επιβάλλουν ακόμη υποχρεώσεις σε ό,τι αφορά τη διαχείριση διαφόρων τομέων του αστικού περιβάλλοντος, όπως ο αέρας, ο θόρυβος και το νερό. Σύνοψη αυτών περιέχει το παράρτημα 6.

### **2.1.3. Άλλα μέτρα απαραίτητα για την ευρεία διάδοση της αειφόρου αστικής διαχείρισης**

Η έκθεση για τις ευρωπαϊκές αειφόρους πόλεις<sup>16</sup> «συνηγορεί θερμά υπέρ της κατάστρωσης στρατηγικών σε επίπεδο πόλεων για τη βιώσιμη αστική διαχείριση». Στο ίδιο πνεύμα, το έργο Αυτοαξιολόγησης των Τοπικών Αρχών της Τοπικής Ατζέντας 21 καλούσε να τεθεί η LA21 σε πιο σταθερή και μακρόχρονη βάση, έτσι ώστε να ενσωματωθεί στις πρακτικές και τις διαδικασίες της ευρωπαϊκής τοπικής διακυβέρνησης, το δε σχέδιο εφαρμογής της Παγκόσμιας Συνόδου Κορυφής για την αειφόρο ανάπτυξη καλεί στη λήψη μέτρων που θα ενισχύουν τις θεσμικές ρυθμίσεις για την αειφόρο ανάπτυξη, ακόμη και σε τοπικό επίπεδο, στο πλαίσιο της Ατζέντας 21.

Μακροπρόθεσμα, η ενεργός και ολοκληρωμένη διαχείριση των περιβαλλοντικών θεμάτων για τον αστικό χώρο στο σύνολό του είναι ο μόνος τρόπος για να επιτευχθεί υγιές αστικό περιβάλλον υψηλής ποιότητας. Απαιτούνται σαφείς περιβαλλοντικοί στόχοι, δράσεις και προγράμματα παρακολούθησης που θα συνδέουν τις περιβαλλοντικές πολιτικές με τις οικονομικές και κοινωνικές πολιτικές.

Συνεπώς, οι δήμοι των πόλεων πρέπει να θέσουν σε εφαρμογή ένα σχέδιο περιβαλλοντικής διαχείρισης. Για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή του και για να παρακολουθούν την πρόοδό του, χρειάζεται να υιοθετήσουν το κατάλληλο σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης.

Η Επιτροπή πιστεύει ότι ανάλογη απαίτηση θα μπορούσε να καθορισθεί σε επίπεδο ΕΕ για όλες τις πρωτεύουσες, πόλεις και μεγαλουπόλεις άνω των 100.000 κατοίκων, οι οποίες είναι

<sup>14</sup> “Met preventie naar duurzaam ondernemen – een programma voor en door overheden 2001-2005”.

<sup>15</sup> [www.cordis.lu/eesd/ka4/home.html](http://www.cordis.lu/eesd/ka4/home.html)

<sup>16</sup> ISBN 92-827-8259-X (1996)

και οι 500 μεγαλύτερες πόλεις της ΕΕ των 25. Το σημείο αυτό θα αποτελέσει το αντικείμενο περαιτέρω διαβουλεύσεων το 2004, μεταξύ άλλων και στην ειδική ομάδα εργασίας εμπειρογνομόνων και παραγόντων.

Με την προτεινόμενη απαίτηση θα είναι υποχρεωτική η υιοθέτηση τέτοιου σχεδίου και η εφαρμογή κατάλληλου συστήματος περιβαλλοντικής διαχείρισης. Οι διαδικασίες θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν, παραδείγματος χάριν, την αναγκαιότητα διαβούλευσης με το κοινό, τους επιχειρηματικούς και άλλους κύκλους, την αναγκαιότητα καθορισμού στόχων (που θα αποφασίζονται σε τοπικό επίπεδο) και την αναγκαιότητα παρακολούθησης και δημοσιοποίησης της προόδου. Πρόθεση της Επιτροπής δεν θα ήταν να παρακολουθεί λεπτομερώς αυτά τα σχέδια διαχείρισης, αλλά περισσότερο να αποβούν αναπόσπαστο μέρος της αστικής διακυβέρνησης.

Οι ισχύουσες οδηγίες της ΕΕ απαιτούν ήδη από τις αρχές των αστικών οικισμών να διαχειρίζονται την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα<sup>17</sup> και τον περιβαλλοντικό θόρυβο<sup>18</sup> όπως επίσης να συμμετέχουν στη διαχείριση των λεκανών απορροής των ποταμών τους<sup>19</sup> (βλ. παράρτημα 6). Η απαίτηση που προτείνεται θα παρέχει τη δυνατότητα στο δήμο να συνδυάζει τη διαχείριση αυτών των υποχρεώσεων και άλλων περιβαλλοντικών θεμάτων με ένα ενοποιημένο σχέδιο περιβαλλοντικής διαχείρισης.

Το σχέδιο θα μπορούσε να αφορά τα κύρια θέματα όπως είναι η ενεργειακή κατανάλωση, οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, η χρήση και η επεξεργασία των υδάτων, τα απόβλητα, ο θόρυβος, η ποιότητα του αέρα, η φύση και η βιοποικιλότητα, οι μεταφορές και η κινητικότητα, ο σχεδιασμός, οι φυσικοί και οι ανθρωπογενείς κίνδυνοι, η αειφόρος δόμηση, τα συναφή θέματα υγείας και εν γένει η ποιότητα ζωής. Επειδή συχνά οι αστικές περιοχές εκτείνονται πέραν των διοικητικών ορίων ενός δήμου, το σχέδιο θα ισχύει για ολόκληρη την αστική περιοχή και θα απαιτήσει ιδίως τη συνεργασία μεταξύ γειτονικών διοικητικών αρχών (βλ. επίσης σημείο 3.3).

Σύμφωνα με την ατζέντα ορθότερης διακυβέρνησης της ΕΕ, αυτά τα σχέδια περιβαλλοντικής διαχείρισης θα εντείνουν τη συνεργασία μεταξύ των διαφόρων κυβερνητικών επιπέδων (τοπικό, περιφερειακό και κεντρικό), μεταξύ των διαφορετικών διευθύνσεων στις τοπικές διοικήσεις, και μεταξύ γειτονικών διοικήσεων, καθώς επίσης θα εντείνουν τη συμμετοχή πολιτών και παραγόντων. Με τα σχέδια θα αντιμετωπισθούν και άλλα κενά και ατέλειες στην περιβαλλοντική διαχείριση, όπως η απουσία ή η ελλιπής χρήση δεδομένων και εργαλείων διαχείρισης, η υπερβολική σημασία που δίδεται στην ανάπτυξη με την κατασκευή έργων αντί της άσκησης μιας πλήρους πολιτικής αειφόρου ανάπτυξης και ο διαχωρισμός σχεδιασμού και εφαρμογής.

Θα βοηθήσουν να αντιμετωπισθεί ο βραχυπρόθεσμος σχεδιασμός που υπαγορεύουν οι πολιτικές διεργασίες, αποκαθιστώντας την συνέχεια που απαιτείται στην περιβαλλοντική πολιτική του δήμου μεταξύ διαδοχικών διοικήσεων. Τα μακροπρόθεσμα προβλήματα, όπως

---

<sup>17</sup> Οδηγία 96/62/ΕΚ του Συμβουλίου της 27ης Σεπτεμβρίου 1996 για την εκτίμηση και τη διαχείριση της ποιότητας του αέρα του περιβάλλοντος (ΕΕ L 296, 21.11.1996, σ. 55)

<sup>18</sup> Οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002, σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου - Δηλώσεις της Επιτροπής στην επιτροπή συνδιαλλαγής για την έκθεση σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του περιβαλλοντικού θορύβου (ΕΕ L 189, 18.07.2002, σ. 12)

<sup>19</sup> Οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2000 για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων (ΕΕ L 327, 22.12.2000, σ. 1)

οι συνέπειες της κλιματικής αλλαγής, πρέπει να ληφθούν υπόψη και απαιτούν ολοκληρωμένο μακροπρόθεσμο προγραμματισμό για να συνυπολογισθούν όλοι οι σχετικοί παράγοντες και οι σύνθετες αλληλεπιδράσεις τους, έτσι ώστε να ανευρευθούν βιώσιμες λύσεις.

Τα σχέδια περιβαλλοντικής διαχείρισης θα βοηθήσουν επίσης τις 500 μεγαλύτερες ευρωπαϊκές πόλεις να τεθούν σε πιο ισότιμη βάση μεταξύ τους όσον αφορά τις περιβαλλοντικές τους πρωτοβουλίες και υποχρεώσεις. Σήμερα, οι πόλεις αυτές διαφέρουν σε αυτό το σημείο αισθητά, διότι ορισμένες από αυτές ενεργούν πιο προνοητικά από άλλες, τα δε κράτη μέλη καθορίζουν διαφορετικής έκτασης και τύπου υποχρεώσεις. Η υιοθέτηση και η εφαρμογή σχεδίων περιβαλλοντικής διαχείρισης σε περισσότερες πόλεις και μεγαλουπόλεις θα έχει ως αποτέλεσμα ο οικονομικός ανταγωνισμός μεταξύ τους να μην τις εμποδίζει τόσο στην προαγωγή ενός υγιούς αστικού περιβάλλοντος υψηλής ποιότητας. Αντίθετα, οι πόλεις και οι μεγαλουπόλεις θα προσελκύσουν περισσότερες επιχειρήσεις και νέους κατοίκους, λόγω της ποιότητας ζωής που θα προσφέρουν.

Μαζί με το σχέδιο περιβαλλοντικής διαχείρισης θα χρειασθεί ένα πλήρες σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης για την ανάλυση, την παρακολούθηση και την πρόβλεψη που απαιτούνται για την τακτική επανεξέταση του σχεδίου. Θα βοηθήσει επίσης τους δήμους στη συμμόρφωσή τους προς την εθνική και ευρωπαϊκή περιβαλλοντική νομοθεσία (όπως εκείνη για την ποιότητα του αέρα και για το θόρυβο) και θα εξασφαλίσει την αποτελεσματική επιβολή της, η οποία αποτελεί κατά παράδοση το αδύναμο σημείο της περιβαλλοντικής νομοθεσίας. Στο θέμα αυτό, ένα πλήρες σύστημα όπως το EMAS κατευθύνει τις τοπικές διοικήσεις στη συνεχή διεργασία κατάστρωσης της περιβαλλοντικής πολιτικής καθορισμού στόχων, παρακολούθησης, ελέγχου και αναφοράς. Η επανεξέταση της κατάστασης του περιβάλλοντος οδηγεί στον καθορισμό της περιβαλλοντικής πολιτικής σε συνεννόηση με το προσωπικό, τους πολίτες, τους οικονομικούς και άλλους παράγοντες. Στη συνέχεια τίθεται σε εφαρμογή το σύστημα διαχείρισης με κατανομή των αρμοδιοτήτων, εκπαίδευση του προσωπικού, τεκμηρίωση, επιλογή σειράς περιβαλλοντικών σκοπών και στόχων (οι οποίοι μπορούν να είναι φιλόδοξοι κατά την κρίση των αρχών), κατάρτιση προγράμματος δράσης για την επίτευξη των στόχων, χορήγηση οικονομικών πόρων και δημιουργία συστήματος λογιστικού ελέγχου για τη συλλογή των σχετικών δεδομένων και την παρακολούθηση του συστήματος και της προόδου στην επίτευξη των στόχων. Κατόπιν, δημοσιεύεται περιβαλλοντική δήλωση η οποία επικαιροποιείται κάθε χρόνο. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι ένα σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης το οποίο τίθεται σε εφαρμογή σύμφωνα με το πρότυπο EMAS ή ISO 14001 ελέγχεται από ανεξάρτητο εξωτερικό φορέα ελέγχου ή πιστοποίησης.

Όπως επισημαίνεται στην Έκθεση για τις Αειφόρους Ευρωπαϊκές Πόλεις, απαιτούνται διαφόρων ειδών δράσεις για να αρθούν τα πολιτικά, διαρθρωτικά και τεχνικά εμπόδια στην υιοθέτηση συνολικής και ολοκληρωμένης αντιμετώπισης. Τα σχέδια και τα συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης θα συντελέσουν πολύ στην άρση των εμποδίων αυτών, χρειάζονται όμως και άλλες ενέργειες. Η λήψη ολοκληρωμένων αποφάσεων υπαγορεύει διαφορετικό τρόπο εργασίας στους δήμους, πράγμα το οποίο ίσως σημαίνει σημαντικές αλλαγές στην οργάνωση και τη διάρθρωση της λήψης αποφάσεων. Είναι επίσης σημαντικό οι αποφάσεις να συνδέονται κατάλληλα με τις περιφερειακές και εθνικές στρατηγικές και να παρέχεται καλύτερη ενημέρωση και υποστήριξη στις πόλεις. Προτάσεις δράσης σε αυτά τα πεδία περιέχει το τμήμα 3.3. Ο ρόλος των δεικτών για τη μέτρηση της προόδου στη λήψη αποφάσεων και της επιρροής της εκτίθεται στο τμήμα 4.

Η εκπαίδευση υπαλλήλων και εκλεγμένων εκπροσώπων είναι σημαντική για την κατανόηση θεμάτων του αστικού περιβάλλοντος και τη σύνδεσή τους με κοινωνικούς και οικονομικούς παράγοντες. Η Επιτροπή θα εξετάσει εάν μπορούν να χρησιμοποιηθούν προγράμματα

εκπαίδευσης όπως το Leonardo da Vinci για να υποστηριχθεί η δημιουργία σχετικών δεξιοτήτων και κατανόησης, και θα διερευνηθούν και άλλοι μηχανισμοί για τη συνεχή προώθηση της ορθής πρακτικής και ανταλλαγής πείρας (βλ. επίσης σημείο 5.1).

**Προτεινόμενες δράσεις για την προσεχή θεματική στρατηγική**  
(οι προτάσεις θα υποβληθούν σε περαιτέρω διαβουλεύσεις το 2004)  
**Αειφόρος αστική διαχείριση**

Κάθε πρωτεύουσα ή άλλη πόλη ή μεγαλούπολη άνω των 100.000 κατοίκων πρέπει να υιοθετήσει σχέδιο περιβαλλοντικής διαχείρισης για την αστική της περιοχή συνολικά, θέτοντας στόχους για τις κύριες περιβαλλοντικές επιπτώσεις και να εφαρμόσει σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης για να διευθύνει τη διεργασία αυτή και να επιτύχει τους στόχους της. Η Επιτροπή πιστεύει ότι προς το σκοπό αυτό μπορούσε να επιβληθεί σχετική απαίτηση σε επίπεδο ΕΕ. Το σημείο αυτό θα συζητηθεί σε περαιτέρω διαβουλεύσεις το 2004, μεταξύ άλλων και στην ειδική ομάδα εργασίας εμπειρογνομόνων και παραγόντων.

Η Επιτροπή θα εκπονήσει κατευθύνσεις για την εφαρμογή αυτών των συστημάτων διαχείρισης από τις τοπικές αρχές. Τα κράτη μέλη θα ενθαρρυνθούν να εξασφαλίσουν την αναγκαία υποστήριξη των τοπικών αρχών τους, όπως εκπαίδευση και παροχή συμβουλών στην εφαρμογή των συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης.

Η Επιτροπή θα διερευνήσει τις δυνατότητες εκπαίδευσης, έρευνας και ανταλλαγής πείρας στο θέμα της αειφόρου περιβαλλοντικής διαχείρισης.

## **2.2. Αειφόροι αστικές μεταφορές**

### **2.2.1. Γιατί οι αειφόροι αστικές μεταφορές αποτελούν προτεραιότητα**

Τα συστήματα αστικών μεταφορών είναι καίρια στοιχεία του αστικού ιστού. Εξασφαλίζουν την πρόσβαση του πληθυσμού σε αγαθά, υπηρεσίες, απασχόληση και αναψυχή, εξασφαλίζουν την αποτελεσματική κυκλοφορία εμπορευμάτων, επιτρέπουν την άνθιση της τοπικής οικονομίας. Εάν όμως το πρώτο χαρακτηριστικό πόλεων και μεγαλουπόλεων είναι η πυκνότητα δόμησης, ο μεγάλος όγκος κυκλοφορίας είναι πλέον το δεύτερο χαρακτηριστικό τους. Η κυκλοφορία έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και στην υγεία των κατοίκων των πόλεων, όπως και στη γενικότερη ποιότητα ζωής στις πόλεις. Ο όλο και μεγαλύτερος κυκλοφοριακός φόρτος αποτελεί εμπόδιο στην κινητικότητα και αυξάνει το κόστος για την οικονομία (0,5% του κοινοτικού ΑεγχΠ για την οδική κυκλοφοριακή συμφόρηση, το οποίο θα ανέλθει σε 1% έως το 2010<sup>20</sup>).

Σχεδόν όλοι οι ευρωπαίοι πολίτες (97%) που ζουν σε πόλεις είναι εκτεθειμένοι σε επίπεδα ρύπανσης του αέρα υψηλότερα των κοινοτικών στόχων ποιότητας για τα αιρούμενα σωματίδια, κατά 44% περισσότερο στο τροποσφαιρικό όζον και κατά 14% στο NO<sub>2</sub><sup>21</sup>. Η κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων είναι μια από τις κύριες πηγές αυτών και άλλων αέριων ρύπων. Σημαντική πρόοδος έχει σημειωθεί στην αντιμετώπιση των εκπομπών από τα μηχανοκίνητα οχήματα ιδιωτικής χρήσης, η οποία συνετέλεσε στη μείωση των εκπομπών στην αστική συγκέντρωση PM<sub>10</sub> (αιωρούμενα σωματίδια μεγέθους κάτω των 10 μικρομέτρων), NO<sub>x</sub> και άλλων προδρόμων ουσιών του όζοντος. Ωστόσο, οι σημειακές εξάρσεις συνεχίζουν να αποτελούν πρόβλημα και οι αυξανόμενες εν γένει μηχανοκίνητες μεταφορές στις αστικές περιοχές ανατρέπουν έως ένα ορισμένο βαθμό την πρόοδο που έχει

<sup>20</sup> COM(2001) 370 Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών

<sup>21</sup> Έκθεση EOX TERM 2002

επιτευχθεί. Η συγκέντρωση των PM<sub>10</sub> σταμάτησε να φθίνει από το 1999 και αυξάνονται πλέον οι συγκεντρώσεις του όζοντος<sup>22</sup>. Όπως αναφέρεται στην έκθεση του Μηχανισμού Υποβολής Εκθέσεων για τις Μεταφορές και το Περιβάλλον του 2002, «τα τρέχοντα μέτρα θα βελτιώσουν ακόμη περισσότερο την ποιότητα του αέρα στις πόλεις αλλά το 2010 οι πληθυσμοί των ευρωπαϊκών πόλεων θα εκτίθενται ακόμη τακτικά σε υψηλές συγκεντρώσεις αέριων ρύπων». Η αύξηση της κυκλοφορίας στις πόλεις θα εξουδετερώσει τις προσπάθειες που καταβάλλονται για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου. Εάν δεν γίνει τίποτε για να αντιστραφεί η ανοδική τάση της κυκλοφορίας, οι εκπομπές CO<sub>2</sub> από τις μεταφορές αναμένεται ότι θα αυξηθούν κατά 40% έως το 2010 σε σύγκριση με το 1990. Η αστική κυκλοφορία ευθύνεται για το 40% των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τις μεταφορές.

Σε ορισμένες μελέτες δηλώνεται ότι είναι σημαντικές οι συνέπειες στην υγεία των κατοίκων των πόλεων. Παραδείγματος χάριν, μια μελέτη<sup>23</sup>, στην οποία χρησιμοποιήθηκαν ως δείκτης του επιπέδου ρύπανσης του αέρα τα PM<sub>10</sub>, καταλήγει ότι οι συνέπειες της ρύπανσης του αέρα που οφείλεται στην κυκλοφορία για τη δημόσια υγεία στην Αυστρία, τη Γαλλία και την Ελβετία ευθύνονται για περισσότερους από 21.000 πρόωρους θανάτους ετησίως, όπως και για περισσότερες από 25.000 νέες περιπτώσεις χρόνιας βρογχίτιδας σε ενήλικες, για περισσότερα από 290.000 επεισόδια βρογχίτιδας σε παιδιά, για περισσότερες του μισού εκατομμυρίου κρίσεις άσθματος και για περισσότερες από 16 εκατ. ανθρωποήμερες περιορισμού δραστηριοτήτων. Το αντίστοιχο οικονομικό κόστος της ρύπανσης του αέρα από την κυκλοφορία υπολογίζεται σε 1,7% του ΑΕΠ<sup>24</sup>. Η μελέτη βασίστηκε σε δεδομένα μελετών που πραγματοποιήθηκαν στη δεκαετία του '90, οπότε δεν έχει ληφθεί υπόψη η πρόσφατη ουσιαστική πρόοδος που οφείλεται στον έλεγχο των καυσαερίων, δίνει πάντως μια ιδέα του φάσματος και της κλίμακας των συνεπειών. Στο ερευνητικό έργο APHEIS<sup>25</sup>, το οποίο διεξήχθη σε 26 πόλεις 12 ευρωπαϊκών χωρών, εκτιμήθηκε ότι η μείωση της μακρόχρονης έκθεσης στις εξωτερικές συγκεντρώσεις PM<sub>10</sub> κατά μόλις 5 μg/m<sup>3</sup> θα αποτρέψει 19 περίπου πρόωρους θανάτους ετησίως ανά 100.000 κατοίκους, αριθμός που αντιστοιχεί σε 1,5 φορά το ετήσιο ποσοστό νεκρών τροχαίων ατυχημάτων. Η μείωση των εκπομπών από την αστική κυκλοφορία μπορεί να ωφελήσει σημαντικά την υγεία και την οικονομία.

Το υψηλό επίπεδο μηχανοκίνητων μεταφορών στις πόλεις συντελεί επίσης στην αύξηση του καθιστικού τρόπου ζωής, ο οποίος επηρεάζει αρνητικά την υγεία και το προσδόκιμο ζωής, ιδίως σε ό,τι αφορά τις καρδιαγγειακές παθήσεις. Η ποδηλασία επί 30 λεπτά κάθε μέρα μπορεί να μειώσει τον κίνδυνο καρδιαγγειακής πάθησης στο ήμισυ περίπου, τη στιγμή που για μετακινήσεις κάτω των 5 χλμ. χρησιμοποιείται αυτοκίνητο. Σε μια πρόσφατη μελέτη υπολογίστηκε ότι εάν στο Λονδίνο εγκαταλειφθεί κατά 10% το αυτοκίνητο υπέρ της ποδηλασίας και της πεζοπορίας, είναι πιθανό να αποτρέπονται κάθε χρόνο 100 πρόωροι θάνατοι και 1.000 εισαγωγές σε νοσηλευτήρια<sup>26</sup>.

---

<sup>22</sup> Έκθεση EOX 1990-2000 για τη ρύπανση του αέρα στην Ευρώπη

<sup>23</sup> The Lancet, Volume 356, Number 9232, 02 September 2000 Title: Public-health impact of outdoor and traffic-related air pollution: a European assessment Authors: N Künzli, R Kaiser, S Medina, M Studnicka, O Chanel, P Filliger, M. Herry, F Horak Jr, V Puybonnieux-Textier, P Quénel, J Schneider, RSeethaler, J-C Vergnaud, H Sommer

<sup>24</sup> ΠΟΥ: "Health costs due to road traffic related air pollution. An impact assessment project for Austria, France and Switzerland." Ιούνιος 1999.

<sup>25</sup> [www.apheis.net](http://www.apheis.net); Air Pollution and Health: A European Information System – Health impact assessment of air pollution in 26 cities, 2<sup>nd</sup> year report 2000-2001.

<sup>26</sup> Transport in London and the Implications for Health, Soderland N, Ferguson J, McCarthy M (1999)

Ο αριθμός τραυματιών και νεκρών από οδικά ατυχήματα στις πόλεις είναι ακόμη απαράδεκτα υψηλός. Τα δύο τρίτα του 1,3 εκατ. τροχαίων ατυχημάτων με τραυματίες στην ΕΕ το 2000 συνέβησαν σε αστικές περιοχές<sup>27</sup> και από αυτά το ένα στα δύο ήταν θανατηφόρο ατύχημα. Υπολογίζεται ότι τα τροχαία ατυχήματα κοστίζουν 2% του κοινοτικού ΑΕΠ.

Ο θόρυβος στις αστικές περιοχές είναι επίσης σοβαρό και εντεινόμενο πρόβλημα, το 80% μάλιστα του θορύβου προέρχεται από την οδική κυκλοφορία. Στην Ευρώπη τουλάχιστον 100 εκατ. άνθρωποι που κατοικούν σε δομημένες περιοχές ή κοντά σε οδικές υποδομές εκτίθενται σε ηχοστάθμες οδικής κυκλοφορίας ανώτερες της στάθμης των 55 dB(A)<sup>28</sup> που συνιστά ο ΠΟΥ. Ο θόρυβος προκαλεί όχληση και σοβαρά αρνητικές επιπτώσεις στον ύπνο και την ποιότητα ζωής. Περίπου 40 εκατ. άνθρωποι εκτίθενται σε ηχοστάθμες άνω των 65 dB(A), στάθμη στην οποία ο θόρυβος βλάπτει σοβαρά την υγεία. Η μείωση του όγκου κυκλοφορίας και η βελτίωση της ροής της, σε συνδυασμό με την επιβολή αυστηρότερων ορίων στην πηγή του θορύβου, θα μειώσουν αισθητά τις στάθμες θορύβου στις αστικές περιοχές.

Η κυκλοφορία θεωρείται ως ένας από τους κυριότερους παράγοντες υποβάθμισης της ποιότητας ζωής σε πόλεις και μεγαλουπόλεις. Σε δημοσκόπηση που πραγματοποιήθηκε το 1995 σε κατοίκους πόλεων της ΕΕ, το 51% αυτών θεωρεί ως κύρια αιτία δυσανεξίας για το περιβάλλον τους την κυκλοφορία, η δε ποιότητα του αέρα και ο θόρυβος, τα δύο άλλα σχετιζόμενα προβλήματα, αναφέρθηκαν αντίστοιχα από το 41% το 31%<sup>29</sup> των ερωτηθέντων. Ο μεγάλος όγκος κυκλοφορίας αποθαρρύνει τον κόσμο να περπατά και να αφήνει τα παιδιά του να παίζουν στους δρόμους, συμβάλλοντας έτσι στη βαθμιαία αποδυνάμωση της έννοιας της γειτονιάς και της τοπικής κοινότητας.

Η αυξημένη κινητικότητα στις αστικές περιοχές βοηθά στην επέκταση των πόλεων στην περιβάλλουσα ύπαιθρο ("οικιστική εξάπλωση"). Όπως οι κακές αποφάσεις για τη χρήση γης μπορούν να οδηγήσουν σε αύξηση της κυκλοφορίας, έτσι η αύξηση της κυκλοφορίας και η κινητικότητα μπορούν να ενθαρρύνουν με τη σειρά τους κακές αποφάσεις για τη χρήση γης με γνώμονα το μετριασμό π.χ. του κυκλοφοριακού φόρτου. Και τα δύο αυτά στοιχεία είναι άρρηκτα συνδεδεμένα (βλ. επίσης σημείο 2.4.1 για τον πολεοδομικό σχεδιασμό).

Η κινητικότητα στις πόλεις είναι επίσης σημαντικό στοιχείο κοινωνικής ισότητας. Πρόσβαση σε υπηρεσίες, εκπαίδευση, απασχόληση, αναψυχή και αγαθά πρέπει να έχουν όλοι οι κάτοικοι των πόλεων, ανεξάρτητα από το αν διαθέτουν αυτοκίνητο ή όχι. Οι πολίτες που ζουν στις φτωχότερες περιοχές των πόλεων έχουν το μικρότερο ποσοστό ιδιοκτησίας αυτοκινήτων. Οι συγκοινωνίες μπορούν να παρέχουν την πρόσβαση αυτή και παρουσιάζουν σαφή περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα.

Χρειάζεται να επανεξετασθεί η αστική κινητικότητα προκειμένου να αντιμετωπισθούν αυτές οι αρνητικές επιπτώσεις και ταυτόχρονα να διατηρηθούν οι δυνατότητες οικονομικής ανάπτυξης και να υποστηριχθεί η ελευθερία κίνησης και ποιότητας ζωής των κατοίκων των πόλεων. Κατά τα φαινόμενα χρειάζεται επομένως ένα πλαίσιο σε ευρωπαϊκό επίπεδο που θα προάγει τις αειφόρους αστικές μεταφορές.

---

<sup>27</sup> Βάση δεδομένων διεθνούς οδικής κυκλοφορίας και ατυχημάτων (ΟΟΣΑ), Απρίλιος 2002.

<sup>28</sup> ΕΟΧ 2001 Θόρυβος κυκλοφορίας, έκθεση και όχληση

<sup>29</sup> Ευρωβαρόμετρο



## 2.2.2. Τρέχουσες κοινοτικές πρωτοβουλίες στις αστικές μεταφορές

Το 2001 το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών της ΕΕ υιοθέτησε ορισμό για το αειφόρο σύστημα μεταφορών (παράρτημα 4), ο οποίος χρησιμοποιήθηκε και στην εκπόνηση της παρούσας ανακοίνωσης.

Στη Λευκή Βίβλο για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών<sup>30</sup> του 2001 τονίζεται ότι η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών έχει φθάσει σε κρίσιμο σημείο και τα καθαρά και λειτουργικά συστήματα αστικών μεταφορών που θα βασίζονται λιγότερο στα ορυκτά καύσιμα θεωρούνται απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη του γενικού κοινοτικού στόχου αειφόρου κινητικότητας στην Ευρώπη. Στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές εντοπίζονται δύο πεδία κοινοτικών δραστηριοτήτων στις καθαρές αστικές μεταφορές: η υποστήριξη του διαφοροποιημένου ενεργειακού εφοδιασμού και η προώθηση της ορθής πρακτικής. Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η Επιτροπή δεν θα επιζητήσει τη χρήση ρυθμίσεων ως μέσο επιβολής λύσεων εναλλακτικών του αυτοκινήτου στις πόλεις.

Η ανάγκη να εξορθολογισθεί η χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου και να βελτιωθούν οι αστικές μεταφορές, οι οποίες είναι μεγάλος ενεργοβόρος τομέας, τονίζεται και στην Πράσινη Βίβλο της Επιτροπής για την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού<sup>31</sup>. Στη Βίβλο τίθεται ο φιλόδοξος στόχος να υποκατασταθούν στις οδικές μεταφορές κατά 20% το πετρέλαιο κίνησης και η βενζίνη από εναλλακτικά καύσιμα έως το 2020. Στη μεταγενέστερη ανακοίνωση της Επιτροπής για τα εναλλακτικά καύσιμα στις οδικές μεταφορές<sup>32</sup> παρουσιάζεται ένα "φιλόδοξο σενάριο ανάπτυξης" βασιζόμενο σε τρεις τύπους καυσίμων τα οποία μπορούν πιθανόν να κατακτήσουν σημαντικό μερίδιο στην αγορά και εμφανίζουν σε γενικές γραμμές αξιοσημείωτα πλεονεκτήματα για το αστικό περιβάλλον: τα βιοκαύσιμα, το φυσικό αέριο και το υδρογόνο. Έχουν ληφθεί μέτρα για να υποστηριχθεί η ευρύτερη εισαγωγή των βιοκαυσίμων στην αγορά. Το Μάιο του 2003 το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέδωσαν οδηγία η οποία καθορίζει στόχους για το μερίδιό τους στην αγορά και τον Οκτώβριο του 2003 εκδόθηκε οδηγία που επιτρέπει την φοροαπαλλαγή τους. Η ομάδα επαφής για τα εναλλακτικά καύσιμα που συστάθηκε το 2002, συνέταξε έκθεση το 2003, μέσω της οποίας παρέχονται συμβουλές των εμπειρογνομόνων για την περαιτέρω διάδοση του φυσικού αερίου και του υδρογόνου.

Η Επιτροπή υλοποιεί πρόγραμμα εργασίας ειδικών και πρακτικών δράσεων στο πεδίο των καθαρών αστικών μεταφορών, παραδείγματος χάριν μέσω της πρωτοβουλίας CIVITAS, καθώς και διάφορα έργα έρευνας, συγκριτικής αξιολόγησης, επίδειξης και δράσεις ευαισθητοποίησης (βλ. παράρτημα 3).

### Παράδειγμα ορθής πρακτικής αειφόρων αστικών μεταφορών

Από τα τέλη της δεκαετίας του '80 το Γκρατς (Αυστρία)<sup>33</sup> εφαρμόζει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο μεταφορών για να γίνει μια πόλη "ευγενούς κινητικότητας" με γνώμονα την ασφάλεια, την περιβαλλοντική απόδοση και τη μεγαλύτερη ελκυστικότητα των δημοσίων χώρων. Το 1992 καθιερώθηκε ως γενικό όριο ταχύτητας μέσα στην πόλη τα 30km/h, γεγονός που συνέβαλε στη μείωση των οδικών ατυχημάτων κατά 20%, καθώς και σε σημαντική μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων και του θορύβου. Παράλληλα, περιορίστηκαν οι χώροι στάθμευσης και αυξήθηκαν τα τέλη στάθμευσης στο κέντρο, τα δε έσοδα χρησιμοποιούνται για τη βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών. Δόθηκαν κίνητρα για να ενθαρρυνθεί η χρήση οχημάτων με χαμηλές εκπομπές καυσαερίων. Οι λωρίδες για τους ποδηλάτες επεκτάθηκαν σε περισσότερα από 100 χλμ. και δημιουργήθηκαν

<sup>30</sup> 'Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών', COM(2001) 370.

<sup>31</sup> 'Προς μία ευρωπαϊκή στρατηγική για την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού', COM(2000) 769.

<sup>32</sup> COM(2001) 547 τελικό

<sup>33</sup> www.graz.at

χώροι στάθμευσης των ποδηλάτων και σχετική εξυπηρέτηση. Τα οδοστρώματα βελτιώθηκαν αισθητά, η πεζοδρόμηση επεκτάθηκε και οι κύριοι πεζόδρομοι και οι διελεύσεις πεζών εντάχθηκαν σε ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα. Παρέχεται βοήθεια σε σχολεία και επιχειρήσεις να ακολουθούν σχέδια διαχείρισης της κινητικότητας για να μειωθεί η χρήση του αυτοκινήτου. Η ενημέρωση και η συμμετοχή του κοινού στο σχεδιασμό των μεταφορών είχε ως αποτέλεσμα να αυξηθεί πολύ το ποσοστό υποστήριξης του πληθυσμού στην πολιτική που ασκεί η πόλη, και μάλιστα την υποστηρίζουν οι 2 στους 3 οδηγούς.

Για να γίνει πιο εύκολη η χρέωση των οδικών τελών, της οποίας η εφαρμογή είναι πλέον γεγονός στο Λονδίνο και εξετάζεται ως ενδεχόμενο από άλλες πόλεις, όπως η Στοκχόλμη, η Επιτροπή πρότεινε οδηγία για τα ηλεκτρονικά συστήματα χρέωσης, με τα οποία θα εξασφαλισθεί η διαλειτουργικότητα όλων των συστημάτων οδικών διοδίων όλων των περιοχών της ΕΕ.

Η Επιτροπή υποστηρίζει επίσης την ανάπτυξη προσβάσιμων δημόσιων μεταφορών υψηλής ποιότητας στην Ευρώπη με τα ερευνητικά της προγράμματα και με την πρότασή της για το άνοιγμα της αγοράς. Η Επιτροπή εκπονεί οδηγία για την προώθηση ενεργειακά αποδοτικών και καθαρών οχημάτων και ακολουθεί έναν κατάλογο εργασιών εφαρμογής και επίδειξης για τα εναλλακτικά καύσιμα στις οδικές μεταφορές. Σχετική είναι επίσης η νομοθετική πρόταση της Επιτροπής για τον ελεγχόμενο ανταγωνισμό στις δημόσιες μεταφορές<sup>34</sup>. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90, ορισμένες ευρωπαϊκές πόλεις που εφαρμόσαν τον ελεγχόμενο ανταγωνισμό πέτυχαν αύξηση της χρήσης των δημοσίων συγκοινωνιών κατά 1,7% ετησίως κατά μέσο όρο, (σε σύγκριση με μείωση της τάξης του 0,2% ετησίως σε πόλεις όπου δεν εφαρμόστηκε ο ανταγωνισμός)<sup>35</sup>.

Η Επιτροπή υποστηρίζει την ανάπτυξη των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών (ΔΔΜ), των οποίων οι κόμβοι με τις αστικές περιοχές είναι ιδιαίτερα σημαντικοί. Παραδείγματος χάριν το πρόγραμμα ΔΔΜ υποστηρίζει τη χρήση ευφών συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας, τη δημιουργία κομβικών σημείων όπως στα αεροδρόμια και τους λιμένες, τα περισσότερα από τα οποία βρίσκονται κοντά ή μέσα σε αστικές περιοχές, και τη δημιουργία υποδομών σύνδεσης των μεγάλων αστικών περιοχών της Ευρώπης, ιδίως μέσω των σιδηροδρόμων και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Μεγάλο μέρος της κοινοτικής νομοθεσίας έχει ως αντικείμενο τη βελτίωση της τεχνολογικής ποιότητας των οχημάτων και μάλιστα μια ολόκληρη σειρά οδηγιών προβλέπει όρια για τις διάφορες κατηγορίες οχημάτων και πρότυπα για την ποιότητα των καυσίμων (με βάση τα προγράμματα Auto oil I και II)<sup>36</sup>, όρια εκπομπής θορύβου<sup>37</sup> και τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων<sup>38</sup>. Βραχυπρόθεσμα τα πρότυπα εκπομπής ρύπων Euro 3 και Euro 4 θα ωφελήσουν πολύ με την ανανέωση του στόλου και η Επιτροπή εξετάζει σήμερα τα μελλοντικά πρότυπα εκπομπής ρύπων Euro 5, με τα οποία θα μειωθούν ουσιαστικά οι εκπομπές NOx και αιωρούμενων σωματιδίων. Οι οδηγίες για την ποιότητα του αέρα και το θόρυβο (βλ. παράρτημα 6) θα επηρεάσουν σημαντικά, αλλά με πιο έμμεσο τρόπο τις αστικές μεταφορές, καθόσον θα χρειασθεί να αναλάβουν οι τοπικές αρχές την ενεργό διαχείριση των μεταφορών προκειμένου να εκπληρώσουν τις απαιτήσεις των οδηγιών.

<sup>34</sup> Τροποποιημένη πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με δράσεις των κρατών μελών για τους όρους παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών συγκοινωνιών - COM(2002) 107 τελικό.

<sup>35</sup> “Good practice in contracts for public passenger transport”, Colin Buchanan and Partners, μελέτη για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, 2002

<sup>36</sup> Οδηγίες 98/69, 2001/1, 2002/80, 99/96, 2001/27, 97/24, 2002/51, 98/70

<sup>37</sup> Οδηγίες 70/157, 92/97, 92/61, 97/24, 2001/43, 2000/14

<sup>38</sup> Οδηγία 96/96

Στη Λευκή Βίβλο για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών προτείνεται ως στόχος να μειωθούν οι νεκροί των τροχαίων ατυχημάτων κατά 50% έως το 2010. Το 2003, η Επιτροπή εξέδωσε το ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια<sup>39</sup>, το οποίο θα συντελέσει στη μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων στις αστικές περιοχές. Μεταξύ των κύριων δράσεων είναι η ενθάρρυνση των οδηγών να βελτιώσουν τη συμπεριφορά τους, η κατασκευή ασφαλέστερων οχημάτων (π.χ. ασφαλέστερες μετώπες αυτοκινήτων για πεζούς και ποδηλάτες), η βελτίωση των οδικών υποδομών και η βελτίωση της ασφάλειας των εμπορευματικών και των επιβατικών μεταφορών. Όλες οι αρχές, και οι τοπικές, καλούνται να προσυπογράψουν τον Ευρωπαϊκό Οδικό Χάρτη και να δεσμευθούν ότι θα θέσουν σε εφαρμογή συγκεκριμένες δράσεις τις οποίες θα δημοσιοποιήσουν και θα παρακολουθούν. Θα εκπονηθούν δείκτες για τις επιδόσεις οδικής ασφάλειας των αστικών περιοχών προκειμένου να παρακολουθείται η πρόοδος και να αξιολογείται η αποτελεσματικότητα των μέτρων που λαμβάνονται.

Η πρωτοβουλία eSafety<sup>40</sup> του 2002, η οποία είναι συμπληρωματική του ευρωπαϊκού προγράμματος δράσης για την οδική ασφάλεια, αποβλέπει στην επίσπευση της ανάπτυξης, διάδοσης και χρήσης των συστημάτων ασφαλείας στα οποία χρησιμοποιούνται προηγμένες τεχνολογίες της πληροφορίας και των επικοινωνιών για τη μείωση των θανάτων από τροχαία ατυχήματα. Επί παραδείγματι, τα συστήματα ενεργητικής ασφάλειας, τα προηγμένα συστήματα υποβοήθησης της οδήγησης, και τα συστήματα πληροφοριών για την οδική κυκλοφορία και τις μετακινήσεις σε πραγματικό χρόνο θα βοηθήσουν στην αποφυγή ατυχημάτων και θα αυξήσουν τις πιθανότητες επιβίωσης των θυμάτων σε περίπτωση ατυχήματος. Η ομάδα εργασίας eSafety συνέταξε έκθεση που περιέχει 28 συστάσεις και δημιουργήθηκε ένα φόρουμ eSafety που θα προωθήσει τις συστάσεις αυτές. Επίσης, το Σεπτέμβριο του 2003 η Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση για τις τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών για ασφαλή και ευφυή οχήματα<sup>41</sup>, όπου προσδιορίζονται οι δράσεις που πρέπει να αναλάβει η Επιτροπή στο πεδίο δικαιοδοσίας της ως προς τις συστάσεις αυτές. Με την πρωτοβουλία eSafety επιζητείται να ενθαρρυνθεί η συμμετοχή όλων των κύριων παραγόντων, ώστε να στεφθούν από επιτυχία τα προηγμένα συστήματα. Στους παράγοντες αυτούς συγκαταλέγονται οι βιομηχανικοί κύκλοι κατασκευής αυτοκινήτων και τηλεπικοινωνιών, όπως και οι φορείς εκμετάλλευσης δικτύων και οι πάροχοι υπηρεσιών. Συνεπώς, οι φορείς ιδιοκτησίας και εκμετάλλευσης των υποδομών μεταφορών σε πόλεις και μεγαλουπόλεις έχουν καίριο ρόλο να διαδραματίσουν.

### **2.2.3. Άλλα μέτρα για την ευρεία διάδοση των αειφόρων αστικών μεταφορών**

Πολλές αρνητικές πτυχές των αστικών μεταφορών αντιμετωπίζονται αναλυτικά με δράσεις σε κοινοτικό επίπεδο. Το έργο που επιτελείται για να βελτιωθεί η τεχνική ποιότητα των οδικών οχημάτων και για να προτιμάται η αγορά τέτοιων οχημάτων έχει μεγάλη σημασία και πρέπει να συνεχισθεί.

Οι βελτιώσεις όμως που θα επέλθουν από τις πρωτοβουλίες αυτές πρέπει να εκτιμηθούν σε συνάρτηση με τις προβλέψεις αύξησης της κυκλοφορίας και της οδικής συμφόρησης στις αστικές περιοχές. Από το 1995 έως το 2030, ο αριθμός διανυθέντων χιλιομέτρων στις αστικές περιοχές προβλέπεται ότι θα αυξηθεί κατά 40%. Στην Ευρώπη, προστίθενται κάθε χρόνο 3 εκατ. αυτοκίνητα στο στόλο, ο οποίος τα τελευταία 30 χρόνια έχει τριπλασιασθεί. Στις υπό ένταξη ή υποψήφιες χώρες αναμένεται μεγάλη αύξηση των αυτοκινήτων. Είναι λοιπόν σαφές

---

<sup>39</sup> COM(2003) 311 τελικό

<sup>40</sup> [http://europa.eu.int/information\\_society/programmes/esafety/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/information_society/programmes/esafety/index_en.htm)

<sup>41</sup> COM(2003)542 τελικό

ότι χρειάζονται μέτρα για να αντιμετωπισθεί η διογκούμενη κυκλοφορία και άλλα μέτρα για τα πρότυπα εκπομπών. Οι κινητήρες των αυτοκινήτων είναι καθαρότεροι από ό,τι στο παρελθόν, αλλά η κάθετη αύξησή τους δημιουργεί υψηλά επίπεδα αέριων ρύπων στις αστικές περιοχές, συμβάλλοντας σε μεγαλύτερο αριθμό πρόωρων θανάτων. Η συμφόρηση, ακόμη και με καθαρά αυτοκίνητα, εξακολουθεί να έχει μεγάλο οικονομικό κόστος. Όπως τονίζεται στη Λευκή Βίβλο για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, «το μείζον πρόβλημα που πρέπει να επιλύσουν οι αρχές αυτές, το ταχύτερο δυνατόν, είναι εκείνο του ελέγχου της κυκλοφορίας και ιδίως της θέσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου στα μεγάλα αστικά κέντρα. ... Η απουσία ολοκληρωμένης πολιτικής προσέγγισης στην πολεοδομία και τις μεταφορές αφήνει το ιδιωτικό αυτοκίνητο να γίνει σχεδόν μονοπώλιο».

Εξετάζεται λοιπόν το ενδεχόμενο οι πρωτεύουσες των κρατών μελών και οι πόλεις άνω των 100.000 κατοίκων να εκπονήσουν, να υιοθετήσουν και να εφαρμόσουν ένα σχέδιο αειφόρων αστικών μεταφορών. Ορισμένα κράτη μέλη έχουν αρχίσει να θέτουν σε εφαρμογή ανάλογες απαιτήσεις (π.χ. Φινλανδία, Γαλλία, Ιταλία, Κάτω Χώρες και ΗΒ), η Επιτροπή πιστεύει όμως ότι η απαίτηση αυτή θα μπορούσε να επιβληθεί σε επίπεδο ΕΕ. Το σημείο αυτό θα αποτελέσει το αντικείμενο και άλλων διαβουλεύσεων το 2004 και θα συζητηθεί επίσης στην ειδική ομάδα εργασίας εμπειρογνομόνων και παραγόντων.

Ένα σχέδιο αειφόρων αστικών μεταφορών πρέπει να καλύπτει μια ολόκληρη αστική περιοχή, να επιδιώκει τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών, να προσφέρει αντιμετώπιση της αυξανόμενης κυκλοφορίας και συμφόρησης και να συνδέεται με περιφερειακά και εθνικά σχέδια και στρατηγικές. Πρέπει να καλύπτει όλους τους τρόπους μεταφοράς και να επιδιώκει τη στροφή προς αποτελεσματικότερους τρόπους μεταφοράς όπως είναι οι συγκοινωνίες, η ποδηλασία και η πεζοπορία. Ένας από τους στόχους του πρέπει να είναι η δημιουργία ενός περιβαλλοντικά αποδοτικότερου συστήματος μεταφορών που θα εξυπηρετεί όλους τους κατοίκους μιας πόλης, οι οποίοι άλλωστε έχουν και τον κύριο ρόλο στις καθημερινές αποφάσεις τους, μεταξύ άλλων και στην επιλογή του μέσου μεταφοράς τους. Η σχέση του συστήματος με τη χρήση γης θα είναι ουσιαστική συνιστώσα.

Δεν πρέπει να επιβληθούν συγκεκριμένοι σκοποί, στόχοι, λύσεις και δέσμες μέτρων σε επίπεδο ΕΕ, αλλά να αποφασισθούν σε τοπικό επίπεδο για να ληφθούν υπόψη οι κατά τόπους συνθήκες και να υπάρξει διαβούλευση με το κοινό και τους οικονομικούς και άλλους ενδιαφερόμενους κύκλους. Το σχέδιο πρέπει να συνδέεται με τα γενικότερα σχέδια περιβαλλοντικής, οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της πόλης. Συγκεκριμένα, επειδή οι σημαντικές και μεγάλης έκτασης επιπτώσεις των αστικών μεταφορών και οι ισχυροί οικονομικοί και κοινωνικοί δεσμοί τους απαιτούν την κατάρτιση ειδικού και λεπτομερούς σχεδίου αειφόρων αστικών μεταφορών, το σχέδιο αυτό αναγκαστικά θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στο γενικότερο σχέδιο διαχείρισης του περιβάλλοντος που προτείνεται στο τμήμα 2.1.3, και θα χρειασθεί να είναι πλήρως συμβατό με αυτό.

Η προτεινόμενη απαίτηση θα μπορούσε να αφορά την υποχρεωτική υιοθέτηση ενός τέτοιου σχεδίου και των διαδικασιών που συνεπάγεται. Οι διαδικασίες θα μπορούσαν παραδείγματος να περιλαμβάνουν την εξέταση ευρύτερων λύσεων (βλ. θεώρηση των αειφόρων αστικών μεταφορών στο παράρτημα 2), την ένταξη των μεταφορών και του σχεδιασμού χρήσης γης, τον καθορισμό στόχων (που αποφασίζονται σε τοπικό επίπεδο), την παρακολούθηση της προόδου και τη δημοσιοποίησή της, καθώς και τη γνωμοδότηση του κοινού, των επιχειρηματικών και άλλων κύκλων.

Τα σχέδια αυτά θα βοηθήσουν τις 500 μεγαλύτερες πόλεις της ΕΕ των 25 να εκπληρώσουν τις απαιτήσεις των οδηγιών για την αξιολόγηση και τη διαχείριση της ποιότητας του αέρα και του θορύβου και θα συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων της συμφωνίας του Κιότο. Σε

μελέτη που εκπονήθηκε στη Βέρνη της Ελβετίας συμπεραίνεται ότι η πολιτική διαχείρισης της κυκλοφορίας θα οδηγήσει σε σημαντική μείωση της ρύπανσης του αέρα στην πόλη, η δε μείωση των εκπομπών από τα ιδιωτικά αυτοκίνητα θα είναι μεγαλύτερη του 10%<sup>42</sup>.

Τα σχέδια θα συντελέσουν ιδιαίτερα να διατηρηθεί η χρήση αποδοτικότερων τρόπων μεταφοράς στις προσχωρούσες χώρες στα σημερινά επίπεδα. Τα συστήματα δημόσιων συγκοινωνιών χρησιμοποιούνται στις χώρες αυτές σε πολύ μεγαλύτερο ποσοστό από το κοινό σε σύγκριση με τα κράτη μέλη, το ποσοστό όμως αυτό εμφανίζει πτώση ενώ η ιδιοκτησία αυτοκινήτων ανεβαίνει με ταχείς ρυθμούς. Η Πράγα παραδείγματος χάριν έχασε μεταξύ 1991 και 1999 το 30% του επιβατικού κοινού των συγκοινωνιών της.

Για να συμπληρωθούν και να υποστηριχθούν αυτά τα τοπικά σχέδια, θα ενθαρρυνθούν παράλληλα όλα τα κράτη μέλη να ακολουθήσουν σαφή πολιτική στις αστικές μεταφορές προκειμένου να προωθήσουν τη βιωσιμότητά τους, και ως γενική αρχή, να επιδιώξουν την ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών με μέτρα όπως η φορολόγηση, τα τέλη οδικής κυκλοφορίας και τα τέλη έκδοσης αδείας. Για να καταστούν περισσότερο κατανοητά τα αποτελέσματα των νέων έργων υποδομών στις αστικές μεταφορές, τα κράτη μέλη θα ενθαρρυνθούν να προβούν σε αξιολόγησή τους μετά την περάτωσή τους έτσι ώστε να υπολογισθούν οι επιπτώσεις τους στη βιωσιμότητα του συστήματος μεταφοράς στις πόλεις.

Ο ρόλος των χρηματοδοτικών μηχανισμών της Κοινότητας όπως η κοινοτική πολιτική συνοχής εκτίθεται στο τμήμα 3.1. Οι υπάρχουσες κατευθύνσεις για τη χρήση των διαρθρωτικών ταμείων πραγματοποιούνται ήδη τις αρχές βιωσιμότητας και πρέπει να ακολουθηθούν στενά.

Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει επίσης να αναπτύσσει τους διάφορους τύπους στήριξης που ήδη υπάρχουν (βλ. παράρτημα 3) και θα βοηθήσουν τις πόλεις και τις μεγαλουπόλεις να καθιερώσουν αυτά τα σχέδια, όπως είναι η διαμόρφωση κατάλληλων δεικτών και άλλου υλικού καθοδήγησης, η υποστήριξη έργων επίδειξης και των δράσεων ανταλλαγής βέλτιστης πρακτικής και ευαισθητοποίησης του κοινού.

**Προτεινόμενες δράσεις για την προσεχή θεματική στρατηγική**  
(οι προτάσεις θα υποβληθούν σε περαιτέρω διαβουλεύσεις το 2004)  
**Αειφόροι αστικές μεταφορές**

Κάθε πρωτεύουσα ή άλλη πόλη ή μεγαλούπολη άνω των 100.000 κατοίκων πρέπει να καταρτίσει, να υιοθετήσει, να εφαρμόσει και να αναθεωρεί τακτικά ένα σχέδιο αειφόρων αστικών μεταφορών με βραχυπρόθεσμους, μεσοπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους. Η Επιτροπή πιστεύει ότι προς το σκοπό αυτό θα μπορούσε να επιβληθεί σχετική απαίτηση σε επίπεδο ΕΕ. Το σημείο αυτό θα συζητηθεί σε περαιτέρω διαβουλεύσεις το 2004, μεταξύ άλλων και στην ειδική ομάδα εργασίας εμπειρογνομόνων και παραγόντων.

Όλα τα κράτη μέλη θα ενθαρρυνθούν:

- να διαμορφώσουν ένα σαφές πολιτικό πλαίσιο αειφόρων αστικών μεταφορών,
- να αξιολογήσουν τα αποτελέσματα των νέων έργων υποδομών στις αστικές μεταφορές σε ό,τι αφορά τη βιωσιμότητα του συστήματος μεταφορών των πόλεών τους,
- να ακολουθήσουν στενά τις κατευθύνσεις χρήσης των διαρθρωτικών ταμείων.

<sup>42</sup>

[www.ecoplan.ch/Projekte/citaire.html](http://www.ecoplan.ch/Projekte/citaire.html)

Βασιζόμενη στη Λευκή Βίβλο για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, η Επιτροπή εκπονεί οδηγία για τον εφοδιασμό των δημοσίων αρχών με λιγότερο ενεργειοβόρα και ρυπογόνα οδικά οχήματα. Σκοπός της οδηγίας θα είναι να ενθαρρυνθεί η αγορά καθαρότερων και αποδοτικότερων οχημάτων, χωρίς όμως να καθορίζονται νέα πρότυπα για τα οχήματα ή να γίνει κατάχρηση των φορολογικών κινήτρων που παρέχονται για τα οχήματα.

Με βάση τη στρατηγική για τα εναλλακτικά καύσιμα, η Επιτροπή θα προτείνει σχέδιο δράσης που θα προωθήσει την ανάπτυξη της αγοράς στον τομέα αυτόν, ιδίως για το φυσικό αέριο και το υδρογόνο.

Η Επιτροπή θα συνεχίσει να αναπτύσσει και να επεκτείνει το πρόγραμμα CIVITAS, τις πρωτοβουλίες έρευνας και την ανταλλαγή ορθής πρακτικής και πείρας.

Η Επιτροπή θα αναπτύξει το δυναμικό μεταφορών 250 ή περισσότερων τοπικών ή περιφερειακών ενεργειακών και άλλων φορέων στην Ευρώπη προκειμένου να υποστηρίξει την καθιέρωση αειφόρων αστικών μεταφορών και να προωθήσει τη διάδοση των βέλτιστων πρακτικών.

Η Επιτροπή θα προσδιορίσει μια βασική σειρά δεικτών αειφόρων αστικών μεταφορών, με βάση το έργο της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Υπουργών Μεταφορών στο πεδίο αυτό.

Η Επιτροπή θα συνεχίσει τις δραστηριότητες προβολής, όπως είναι η Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας και η Ευρωπαϊκή Ημέρα Χωρίς Αυτοκίνητα. Θα εκτιμηθεί εάν υπάρχει ανάγκη καθοδήγησης και κατάρτισης στα θέματα των αειφόρων αστικών μεταφορών και της συμβολής νέων μεθόδων εργασίας, όπως η τηλεργασία.

## **2.3. Αειφόρος δόμηση**

### **2.3.1. Γιατί η αειφόρος δόμηση αποτελεί προτεραιότητα**

Τα κτίρια και το δομημένο περιβάλλον είναι τα εξ ορισμού στοιχεία του αστικού περιβάλλοντος. Προσδίδουν σε μια πόλη χαρακτήρα και σημεία αναφοράς, τα οποία δίνουν αίσθηση και ταυτότητα στο χώρο της και τις κάνουν ελκυστικά μέρη όπου ο κόσμος θέλει να ζει και να εργάζεται. Η ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος έχει επομένως ισχυρή επίδραση στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος, η επίδραση όμως αυτή δεν είναι απλώς αισθητική αλλά πολύ βαθύτερη.

Η θέρμανση και ο φωτισμός των κτιρίων και μόνον καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μερίδιο ενεργειακής κατανάλωσης (42%, από το οποίο το 70% είναι για τη θέρμανση) και παράγουν το 35% των συνολικών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου. Στα κτίρια και το δομημένο περιβάλλον χρησιμοποιείται το ήμισυ των υλικών που λαμβάνονται από το φλοιό της Γης και δημιουργούνται 450 ΜΤ αποβλήτων κατασκευής και κατεδαφίσεων το χρόνο (περισσότερο από το ένα τέταρτο των συνολικά παραγόμενων αποβλήτων). Στην προσωρινή ανακοίνωση «Προς μια θεματική στρατηγική για την πρόληψη και την ανακύκλωση των αποβλήτων»<sup>43</sup> επισημαίνεται ότι ο όγκος των αποβλήτων κατασκευής και κατεδαφίσεων αυξάνεται και ότι η φύση των αποβλήτων γίνεται όλο και πιο σύνθετη με τη διεύρυνση του φάσματος των χρησιμοποιούμενων υλικών. Έτσι περιορίζεται το πεδίο επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης των αποβλήτων αυτών (σήμερα μόνον γύρω στο 28%) και αυξάνονται οι ανάγκες για χώρους διάθεσής τους και οι ανάγκες εξόρυξης.

<sup>43</sup> COM(2003) 301 τελικό.

Στην Ευρώπη, ο κόσμος περνά σχεδόν το 90% του χρόνου του μέσα σε κτίρια. Η κακή μελέτη και μέθοδοι κατασκευής τους μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά την υγεία των ενοίκων και να οδηγήσουν σε κτίρια δαπανηρά στη συντήρησή τους, τη θέρμανση και τον κλιματισμό τους, γεγονός που θίγει δυσανάλογα τους ηλικιωμένους και τις λιγότερο εύπορες κοινωνικές ομάδες. Τα κακομελετημένα κτίρια, όπως τα οικιστικά συγκροτήματα μπορούν να ευνοήσουν την εγκληματικότητα. Η αλλαγή στον τρόπο μελέτης, κατασκευής, ανακαίνισης και κατεδάφισης των κτιρίων και του δομημένου περιβάλλοντος μπορεί να επιφέρει σημαντικές βελτιώσεις στις περιβαλλοντικές και οικονομικές επιδόσεις των πόλεων και στην ποιότητα ζωής των κατοίκων τους (βλ. προτεινόμενη θεώρηση της αειφόρου αστικής δόμησης στο παράρτημα 2).

#### Παράδειγμα ορθής πρακτικής για αειφόρο δόμηση

Το δημοτικό συμβούλιο της Λίλλης<sup>44</sup> (Γαλλία) διοργάνωσε το 2003 διαγωνισμό για την κατασκευή έργων με έμφαση στην υψηλή περιβαλλοντική, κοινωνική και οικονομική τους ποιότητα. Παραδείγματος χάριν, το εστιατόριο του νέου σχολείου στο Lompret θα είναι υψηλής ενεργειακής απόδοσης, θα χρησιμοποιεί σε ποσοστό τουλάχιστον 20% ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και θα αποταμιεύει και θα επαναχρησιμοποιεί τα όμβρια ύδατα. Η επιλογή των υλικών έγινε με βάση την περιβαλλοντική τους ποιότητα, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί υψηλή ποιότητα του αέρα στους εσωτερικούς χώρους και να μην τίθεται σε κίνδυνο η υγεία των μαθητών. Σκοπός του έργου είναι να ελαχιστοποιηθεί το συνολικό κόστος κατασκευής και λειτουργίας του σε όλη τη διάρκεια ζωής του (50-60 χρόνια). Παράλληλα, η Λίλλη διοργανώνει επιμορφωτικά μαθήματα τεχνικών αειφόρου δόμησης για τους τοπικούς επαγγελματίες του κλάδου, σε συνεργασία με τις συνδικαλιστικές τους οργανώσεις, ώστε να αυξηθούν οι δυνατότητες διάθεσης και η πρακτική αειφόρου δόμησης. Η σύλληψη και η χρηματοδότηση αυτής της νέας προσέγγισης γίνεται στο πλαίσιο της εταιρικής σχέσης ιδιωτικού/δημόσιου τομέα (MIEL21) και πρόκειται να γενικευθεί μελλοντικά.

Ενώ υπάρχει η τεχνογνωσία δόμησης σύμφωνα με την αρχή της αειφορίας, τα περισσότερα νέα κτίρια δεν κατασκευάζονται με αυτές τις δοκιμασμένες τεχνικές. Ακόμη και εάν συνέβαινε αυτό, ο ρυθμός αντικατάστασης των υπαρχόντων κτιρίων (0,5 έως 2% ετησίως) είναι τόσο αργός, ώστε να χρειάζεται πολύς χρόνος για να γίνει πραγματικά αισθητός ο αντίκτυπος των νέων κτιρίων. Όπως τονίσθηκε στην 3η Διάσκεψη Ευρωπαίων Υπουργών για την αειφόρο κατοικία<sup>45</sup>, τα υπάρχοντα κτίρια πρέπει επίσης να αποβούν πιο σύμφωνα με την αρχή της αειφορίας με εκ των υστέρων παρέμβαση σε αυτά ή να εξασφαλισθεί προς το σκοπό αυτό ότι για την ανακαίνισή τους η αειφορία θα είναι η κύρια μέριμνα. Η βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των υπαρχόντων κτιρίων είναι ένας από τους αποτελεσματικούς οικονομικά τρόπους τήρησης των δεσμεύσεων της Διάσκεψης του Κιότο για την αλλαγή του κλίματος. Η θερμομόνωση των παλαιότερων κτιρίων στην Ευρώπη θα μπορούσε να μειώσει τις εκπομπές CO<sub>2</sub> και το αντίστοιχο ενεργειακό κόστος κατά 42%<sup>46</sup>. Η ανακαίνιση είναι πιο σύνθετη διαδικασία από την εκ νέου κατασκευή, καθόσον για κάθε κτίριο απαιτείται διαφορετική λύση, πόσο μάλλον όταν πρόκειται για διατηρητέα κτίρια. Η αειφόρος ανακαίνιση παρουσιάζει όμως αρκετά περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα σε σύγκριση με την κατεδάφιση και την εκ νέου κατασκευή, διότι διατηρούνται παραδείγματος χάριν η ενέργεια και τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν. Επιπλέον, η αναστήλωση και η ανάπλαση ιστορικών κτιρίων και χώρων συντελεί στο αίσθημα υπερηφάνειας και κληρονομιάς στις τοπικές κοινότητες.

Η εστίαση στα υπάρχοντα κτίρια θα αποβεί ιδιαίτερα σημαντική μετά τη διεύρυνση. Άνω του 40% των κατοίκων των μεγαλύτερων πόλεων στις υπό ένταξη και τις υποψήφιες χώρες ζουν

<sup>44</sup> [www.mairie-lille.fr](http://www.mairie-lille.fr)

<sup>45</sup> 27-28 Ιουνίου 2002

<sup>46</sup> “The contribution of mineral wool and other thermal insulation materials to energy savings and climate protection in Europe”, έκθεση του ECOFYS για λογαριασμό της Ένωσης Ευρωπαίων Κατασκευαστών Μονωτικών Υλικών, 2003.

σε μεγάλα προκατασκευασμένα οικιστικά συγκροτήματα μαζικής παραγωγής. Το ποσοστό αυτό φθάνει στο Βουκουρέστι το 80%. Τα συγκροτήματα αυτά αποτελούν πρόβλημα στην αστική αειφορία, λόγω της έκτασής τους και χρειάζεται να αντιμετωπισθεί επειγόντως η χαμηλή ενεργειακή τους απόδοση, η κακή τους συντήρηση και τα θέματα υγιεινής. Καίτοι τα στοιχεία είναι ακόμη πολύ ελλιπή, σύμφωνα με τις πρώτες εκτιμήσεις το ένα πέμπτο των πολυκατοικιών χρειάζεται μικρή ανακαίνιση, τα τρία πέμπτα μεγάλη ανακαίνιση και το ένα πέμπτο πλήρη ανακατασκευή. Τα ίδια τα συγκροτήματα χρειάζονται επίσης αναβάθμιση για να παρέχουν περισσότερες οικιστικές, οικονομικές και κοινωνικές διευκολύνσεις, έτσι ώστε να δημιουργηθούν περισσότερο αειφόροι κοινότητες αντί των σημερινών ομοιόμορφων χρήσεων τους που προκαλούν μεγάλες μετακινήσεις για την πρόσβαση σε υπηρεσίες.

Η αειφόρος δόμηση νέων κτιρίων και υποδομών και η αειφόρος ανακαίνιση των υπαρχόντων κτιρίων πρέπει να αρχίσει για να επιτευχθεί σημαντική βελτίωση στις περιβαλλοντικές επιδόσεις των πόλεων μας και στην ποιότητα ζωής των κατοίκων έως τα μέσα της τρέχουσας εκατονταετίας.

### **2.3.2. Τρέχουσες κοινοτικές πρωτοβουλίες για αειφόρο δόμηση**

Στην ανακοίνωση για την ανταγωνιστικότητα του κατασκευαστικού κλάδου<sup>47</sup> του 1997 τονίζονται η σημασία και τα οφέλη του συνυπολογισμού των περιβαλλοντικών θεμάτων σε όλες της πτυχές της δόμησης. Η ομάδα εργασίας για την αειφόρο δόμηση, στην οποία συμμετέχουν αντιπρόσωποι της Επιτροπής, των κρατών μελών και του κλάδου, εκπόνησε το 2001 αναλυτική έκθεση με τίτλο «Ατζέντα για την αειφόρο δόμηση στην Ευρώπη»<sup>48</sup>, όπου προτείνεται ένα πρόγραμμα δράσεων και σειρά στοχοθετημένων συστάσεων.

Το έργο αυτό συνέβαλε στην κατάρτιση της πρόσφατης οδηγίας για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων<sup>49</sup>, η οποία απαιτεί τα νέα κτίρια να πληρούν ορισμένες ελάχιστες απαιτήσεις ενεργειακής απόδοσης που θα καθορίσει κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με μια κοινή μεθοδολογία. Τα υπάρχοντα κτίρια άνω των 1.000 τμ. τα οποία υποβάλλονται σε μεγάλης έκτασης ανακαίνιση, πρέπει επίσης να πληρούν αυτές τις ελάχιστες απαιτήσεις και, όταν κατασκευάζονται, πωλούνται ή μισθώνονται κτίρια, να εκδίδεται πιστοποιητικό επιδόσεων.

Υπάρχουν αρκετά κοινοτικά προγράμματα χρηματοδότησης για την ανάπτυξη, την επίδειξη και την εφαρμογή της διαχείρισης της ενεργειακής ζήτησης και για τη χρήση των ανανεώσιμων ενεργειών τόσο σε κάθε κτίριο μεμονωμένα όσο και στα κτιριακά σύνολα, όπως επίσης και για άλλες πτυχές της αειφόρου δόμησης (βλ. παράρτημα 3).

Η Επιτροπή υιοθέτησε σχέδιο οδηγίας<sup>50</sup> για την προώθηση της ενεργειακής απόδοσης της τελικής χρήσης και την παροχή υπηρεσιών στον τομέα της ενέργειας, ώστε να υποστηριχθεί η ευρεία ανάπτυξη της ενεργειακής απόδοσης και οι φορείς παροχής στον τομέα της ενέργειας να μην πωλούν απλώς ενέργεια, αλλά να βοηθούν τους πελάτες τους να βελτιώσουν την ενεργειακή τους απόδοση και τη διαχείριση των ενεργειακών τους αναγκών.

---

<sup>47</sup> COM(97) 539 τελικό

<sup>48</sup> [europa.eu.int/comm/enterprise/construction/suscon/sustcon.htm](http://europa.eu.int/comm/enterprise/construction/suscon/sustcon.htm). Το έργο της ομάδας έχει εστιασθεί στα δομικά υλικά που είναι συμβατά με το περιβάλλον, στην ενεργειακή απόδοση των κτιρίων, τη διαχείριση των αποβλήτων κατασκευής και κατεδαφίσεων και στο κόστος του κύκλου ζωής του δομημένου περιβάλλοντος.

<sup>49</sup> Οδηγία 2002/91/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων (EE L 1, 04.1.2003, σ. 65).

<sup>50</sup> COM(2003)739



Μακροπρόθεσμα, η οδηγία θα αλλάξει ριζικά τον τρόπο διάθεσης της ενέργειας στην αγορά, οδηγώντας σε μεγάλη εξοικονόμηση ενέργειας.

Η οδηγία για τα δομικά προϊόντα<sup>51</sup> καλύπτει θέματα υγείας και περιβάλλοντος και εκπονούνται εντολές προς την CEN για την κατάρτιση εναρμονισμένων προτύπων και τη δημιουργία μεθόδων δοκιμής για την ποιότητα του αέρα στους εσωτερικούς χώρους.

### **2.3.3. Άλλα μέτρα για την ευρεία διάδοση της αειφόρου δόμησης**

Παρά το γεγονός ότι υπάρχουν δοκιμασμένες τεχνικές, τα περισσότερα κτίρια ούτε κατασκευάζονται ούτε ανακαινίζονται σύμφωνα με την αρχή της αειφορίας. Το κύριο εμπόδιο είναι η έλλειψη ενδιαφέροντος από πλευράς κατασκευαστών και αγοραστών, οι οποίοι λανθασμένα θεωρούν την αειφόρο δόμηση δαπανηρή και δεν εμπιστεύονται τις νέες τεχνολογίες επειδή αμφιβάλουν για την αξιοπιστία και την απόδοσή τους μακροπρόθεσμα. Τα μακροχρόνια οφέλη της αειφόρου δόμησης, όπως η μικρότερη συντήρηση και το χαμηλότερο κόστος λειτουργίας, η καλύτερη βιωσιμότητα και η υψηλότερη τιμή μεταπώλησης δεν φαίνονται αμέσως στην αρχή ή στην πρώτη αγορά (κατά μέσο όρο, η λειτουργία ενός κτιρίου κατά τη διάρκεια ζωής του κοστίζει έως 10 φορές περισσότερο από την κατασκευή του). Χρειάζεται επομένως δράση για να δοθεί έμφαση σε αυτά τα πιο μακροπρόθεσμα οφέλη, έτσι ώστε αγοραστές, τράπεζες και δανειοδοτικοί οργανισμοί να μπορούν να κάνουν διάκριση μεταξύ κτιρίων που μελετώνται και κατασκευάζονται με τις συνήθεις μεθόδους και εκείνων που μελετώνται και κατασκευάζονται με τεχνικές σύμφωνες με την αρχή της αειφορίας.

Η οδηγία για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων υπήρξε σημαντικό βήμα για την προβολή της μακροπρόθεσμης οικολογικής απόδοσης. Η προσέγγιση αυτή πρέπει βαθμιαία να επεκταθεί και στα μικρότερα κτίρια. Βασικά, πρέπει να επεκταθεί έτσι ώστε να περιληφθούν και άλλα κύρια στοιχεία περιβάλλοντος και αειφορίας, όπως η ποιότητα του αέρα εσωτερικών χώρων, η δυνατότητα πρόσβασης, οι στάθμες θορύβου, η άνεση, η περιβαλλοντική ποιότητα των υλικών και το κόστος του κύκλου ζωής του κτιρίου. Πρέπει επίσης να περιληφθεί η ικανότητα του κτιρίου να ανθίσταται σε περιβαλλοντικούς κινδύνους, όπως οι πλημμύρες, οι καταιγίδες και οι σεισμοί, αναλόγως της τοποθεσίας του.

Αυτό θα απαιτήσει κατ'αρχήν την ανάπτυξη κοινής μεθοδολογίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την αξιολόγηση της συνολικής αειφόρου απόδοσης των κτιρίων και της κατασκευής τους, συμπεριλαμβανομένου του κόστους του κύκλου ζωής τους. Η μεθοδολογία αυτή θα στηριχθεί στην υπάρχουσα μεθοδολογία για την ολοκληρωμένη ενεργειακή απόδοση των κτιρίων και σε άλλες υπάρχουσες πρωτοβουλίες και θα διαμορφωθεί σε συνεργασία με όλους τους αρμόδιους παράγοντες. Η μεθοδολογία δεν πρέπει να εφαρμοσθεί μόνον στα υπάρχοντα κτίρια αλλά και στις μελέτες νέων κτιρίων και στις μεγάλες ανακαινίσεις έργων, έτσι ώστε να τονωθεί η ενσωμάτωση των αειφόρων τεχνικών στο στάδιο της μελέτης. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται στο στάδιο αυτό είναι καθοριστικές για το κόστος του κύκλου ζωής, την ενεργειακή κατανάλωση, την ποιότητα του αέρα εσωτερικών χώρων και τη δυνατότητα ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης των αποβλήτων κατεδάφισης.

Η κοινή μεθοδολογία, η οποία θα προσαρμοσθεί ανάλογα με το κράτος μέλος και θα υιοθετηθεί από αυτό, και οι αξιολογήσεις και το κόστος του κύκλου ζωής που θα προκύψουν, πρέπει στη συνέχεια να χρησιμεύσουν στην προώθηση της βέλτιστης πρακτικής σε

---

<sup>51</sup> Οδηγία 89/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 21ης Δεκεμβρίου 1988 για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών όσον αφορά τα προϊόντα του τομέα των δομικών προϊόντων (ΕΕ L 40, 11.2.1989, σ. 12)

συνδυασμό με την παροχή συγκεκριμένων κινήτρων. Παραδείγματος χάριν, το υψηλότερο επίπεδο αειφορίας θα μπορούσε ενδεχομένως να οδηγήσει σε χαμηλότερους φόρους και ενδεχομένως την προσφορά ευνοϊκότερων όρων εκ μέρους των ασφαλιστικών εταιρειών και των πιστωτικών οργανισμών. Τα κτίρια θα είναι πιο ενδιαφέροντα σε αγοραστές και χρηματοδοτικούς οργανισμούς, εφόσον αποδειχθεί ότι έχουν χαμηλότερο κόστος κύκλου ζωής. Όταν καθιερωθεί πλέον η κατάλληλη μεθοδολογία, η Επιτροπή θα προτείνει για τη συμπλήρωση της οδηγίας 2002/91 και άλλες απαιτήσεις για την περιβαλλοντική απόδοση που δεν θα σχετίζονται με την ενέργεια.

Παράλληλα, χρειάζεται να ληφθούν πολλά και διάφορα μέτρα για να υποστηριχθεί η εφαρμογή των αειφόρων τεχνικών. Αρκετά κράτη μέλη έχουν υιοθετήσει πρόγραμμα αειφόρου δόμησης σε συνδυασμό με σχετικά προγράμματα δράσης, και αυτές οι θετικές πρωτοβουλίες πρέπει να γενικευθούν και να εφαρμόζονται συστηματικά. Οι τοπικές αρχές πρέπει επίσης να προωθήσουν την αειφόρο δόμηση. Η αειφορία πρέπει να ενσωματωθεί στους εθνικούς Γ.Ο.Κ., πρότυπα και κανονισμούς, όπου, εφόσον είναι δυνατόν, θα ακολουθείται μια προσέγγιση περισσότερο βασιζόμενη στην απόδοση παρά στην περιγραφή συγκεκριμένων προς εφαρμογή τεχνικών ή λύσεων. Τα κράτη μέλη και οι τοπικές αρχές πρέπει επίσης να δώσουν το παράδειγμα, θέτοντας τις δικές τους απαιτήσεις στην αγορά και τη χρήση των κονδυλίων του δημοσίου για την κατασκευή κατοικιών ή άλλων δημοσίων έργων, σύμφωνα με την έκκληση της 3ης Ευρωπαϊκής Υπουργικής Διάσκεψης για την αειφόρο κατοικία.

Η ανάγκη εκπαίδευσης των επαγγελματιών που μετέχουν στη μελέτη και την κατασκευή σε θέματα μεθοδολογίας αειφόρου δόμησης και τεχνικών έχει τεθεί ως προτεραιότητα, όπως άλλωστε και η ανάγκη εργασίας των συνεργείων με διαφορετικό τρόπο, έτσι ώστε να υπερβληθούν τα συνήθη επαγγελματικά, μελετητικά και θεσμικά εμπόδια που τίθενται στην υιοθέτηση της αειφόρου δόμησης. Η διαφορετική ορολογία μπορεί επίσης να αποτελέσει εμπόδιο. Η Επιτροπή θα διερευνήσει λοιπόν τις δυνατότητες παροχής της σχετικής εκπαίδευσης και καθοδήγησης.

Η υποστήριξη των έργων επίδειξης μέσω των κοινοτικών ερευνητικών προγραμμάτων πρέπει να συνεχισθεί, με εστίαση στα "κανονικά" έργα κατασκευής και ανακαίνισης, όπως τα τυπικά κτίρια αστικών κατοικιών, σχολείων, νοσοκομείων και γραφείων. Χρειάζεται επίσης έρευνα για να βελτιωθεί η πρακτική ανάπτυξης αειφόρων μεθόδων και τεχνικών για την κατασκευή ορισμένων υποδομών, όπως οι δρόμοι και τα δίκτυα διανομής.

Στο πλαίσιο της θεματικής στρατηγικής για την πρόληψη και την ανακύκλωση των αποβλήτων, η Επιτροπή θα εξετάσει μέτρα για την αντιμετώπιση του αυξανόμενου όγκου των αποβλήτων κατασκευής και κατεδαφίσεων.

Η καλύτερη και συστηματικότερη ενημέρωση σχετικά με τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά των υλικών κατασκευής είναι αναγκαία για την καθοδήγηση των μελετητών, των κατασκευαστών και των πελατών τους στην επιλογή των υλικών και η Επιτροπή θα αναπτύξει την περιβαλλοντική επισήμανση των δομικών υλικών μέσω των περιβαλλοντικών δηλώσεων προϊόντος (EPD) ή/και του οικολογικού σήματος της ΕΕ, ανάλογα. Για να καθοδηγούνται οι καταναλωτές στην επιλογή τους σε ό,τι αφορά τα κτίρια και την εξυπηρέτησή τους, η Επιτροπή θα προτείνει αντίστοιχο οικολογικό σήμα της ΕΕ ή/και εναρμονισμένη EPD, με βάση την κοινή μεθοδολογία αξιολόγησης της αειφορίας. Θα εξετασθούν επίσης και άλλες δράσεις ευαισθητοποίησης, όπως τα βραβεία αρχιτεκτονικής για αειφόρους λύσεις.

**Προτεινόμενες δράσεις για την προσεχή θεματική στρατηγική**  
(οι προτάσεις θα υποβληθούν σε περαιτέρω διαβουλεύσεις το 2004)  
**Αειφόρος δόμηση**

Η Επιτροπή θα αναπτύξει κοινή μεθοδολογία αξιολόγησης της συνολικής αειφορίας των κτιρίων και του δομημένου περιβάλλοντος, καθώς και δείκτες του κόστους του κύκλου ζωής. Η μεθοδολογία θα μπορεί επίσης να εφαρμοσθεί στις μελέτες νέων κτιρίων και μεγάλων ανακαινίσεων. Όλα τα κράτη μέλη θα ενθαρρυνθούν να προσαρμόσουν και να υιοθετήσουν τη μεθοδολογία αυτή και να την εφαρμόζουν προς υποστήριξη της βέλτιστης πρακτικής. Η Επιτροπή θα προτείνει κατόπιν, προς συμπλήρωση της οδηγίας 2002/91 για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων, και άλλες απαιτήσεις περιβαλλοντικής απόδοσης μη σχετιζόμενες με την ενέργεια, με βάση τη μεθοδολογία της οδηγίας.

Όπως αναφέρεται στην οδηγία 2002/91, η Επιτροπή, επικουρούμενη από την επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει της οδηγίας, θα εξετάσει με ποιο τρόπο μπορεί να αντιμετωπισθεί η ανακαίνιση των μικρότερων κτιρίων και τα γενικά κίνητρα για ενεργειακή απόδοση.

Όλα τα κράτη μέλη θα ενθαρρυνθούν να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν ένα εθνικό πρόγραμμα αειφόρου δόμησης και να θέσουν υψηλές απαιτήσεις απόδοσης με βάση ευρωπαϊκά εναρμονισμένα πρότυπα και τον Ευρωκώδικα. Οι τοπικές αρχές θα ενθαρρυνθούν και αυτές να προωθήσουν την αειφόρο δόμηση.

Όλα τα κράτη μέλη, οι τοπικές αρχές και άλλοι αγοραστές του δημοσίου θα ενθαρρυνθούν να εισαγάγουν απαιτήσεις σε ό,τι αφορά την αειφορία στις διαδικασίες προκήρυξης διαγωνισμών για κτίρια και άλλα κατασκευαστικά έργα και στη χρήση των δημοσίων κονδυλίων σε κτίρια και τέτοια έργα. Θα ενθαρρυνθούν να δημιουργήσουν φορολογικά κίνητρα για κτίρια περισσότερο σύμφωνα με την αρχή της αειφορίας.

Η Επιτροπή θα διερευνήσει τις δυνατότητες εκπαίδευσης, καθοδήγησης, ανταλλαγής πείρας και περαιτέρω έρευνας στην αειφόρο δόμηση.

Η Επιτροπή θα εξετάσει μέτρα για την αντιμετώπιση του αυξανόμενου όγκου αποβλήτων κατασκευής και κατεδαφίσεων στο πλαίσιο της θεματικής στρατηγικής για την πρόληψη και την ανακύκλωση των αποβλήτων.

Η Επιτροπή θα αναπτύξει την περιβαλλοντική επισήμανση των δομικών υλικών (EPD ή/και οικολογικό σήμα της ΕΕ) και θα προτείνει ένα οικολογικό σήμα της ΕΕ ή/και εναρμονισμένη EPD για κτίρια ή/και την εξυπηρέτηση κτιρίων.

#### **2.4. Αειφόρος πολεοδομικός σχεδιασμός**

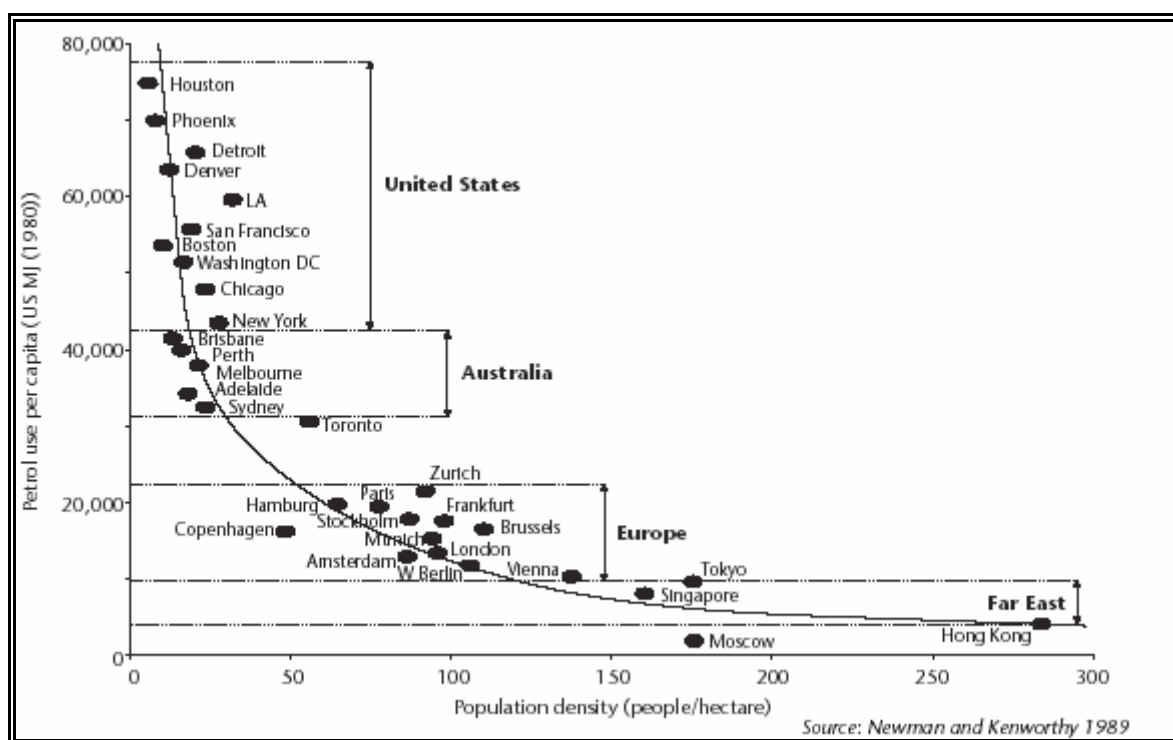
Ο αειφόρος πολεοδομικός σχεδιασμός αφορά το μοντέλο και τον τύπο χρήσης γης μέσα σε μια αστική περιοχή.

##### **2.4.1. Γιατί ο αειφόρος πολεοδομικός σχεδιασμός αποτελεί προτεραιότητα**

Ο τρόπος με τον οποίο χρησιμοποιείται η γη σε μια αστική περιοχή είναι θεμελιώδης για τον χαρακτήρα της πόλης ή της μεγαλόπολης, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις της και για την ποιότητα ζωής που προσφέρει στους κατοίκους της. Οι αποφάσεις για την χρήση γης πρέπει να προστατεύουν την ταυτότητα της πόλης, την πολιτιστική της κληρονομιά, τον ιστορικό οδικό ιστό της, τους χώρους πρασίνου και την βιοποικιλότητά της. Οι κακές αποφάσεις

χρήσης γης έχουν δημιουργήσει μη ελκυστικές αστικές περιοχές και είχαν ως αποτέλεσμα να παραχθούν μοντέλα μη αειφόρων οικισμών.

Η αστική εξάπλωση είναι το πιο πιεστικό από τα θέματα αστικού σχεδιασμού. Πόλεις και μεγαλουπόλεις εξαπλώνονται προς την ύπαιθρο με ταχύτερο ρυθμό από τον ρυθμό ανάπτυξης του πληθυσμού τους (εξάπλωση 20% τα τελευταία 20 χρόνια με αύξηση του πληθυσμού μόνον 6% την ίδια περίοδο). Οι χώροι πρασίνου (αξιόλογη γεωργική και φυσική γη) μετατρέπονται σε αραιοκατοικημένες περιοχές και περιοχές εμπορικής χρήσης. Η αστική εξάπλωση ενισχύει την ανάγκη μετακίνησης και αυξάνει την εξάρτηση από τα ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς προς το σκοπό αυτό, η οποία με τη σειρά της οδηγεί σε κυκλοφοριακή συμφόρηση, κατανάλωση ενέργειας και ρύπανση. Τα προβλήματα αυτά είναι περισσότερο οξυμένα εκεί όπου η πυκνότητα κατοικιών είναι χαμηλή και οι καθημερινές δραστηριότητες (κατοικία, εργασία, αγορές) βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση μεταξύ τους. Η χρήση του αυτοκινήτου είναι πολύ μεγάλη στις περιοχές με πυκνότητα χρήσης γης κάτω των 50-60 ατόμων ανά εκτάριο (βλ. σχεδιάγραμμα 2).



Σχήμα 2: Μειωμένη χρήση αυτοκινήτου στις πιο πυκνοκατοικημένες περιοχές (αναπαραγωγή κατόπιν έγκρισης<sup>52</sup>)

Αντίθετα με τις πόλεις και τις μεγαλουπόλεις στα σημερινά κράτη μέλη, η μετανάστευση από την ύπαιθρο προς τις πόλεις συνεχίζεται στις υπό ένταξη και τις υποψήφιες χώρες. Ωστόσο, αυτό και μόνον δεν μπορεί να εξηγήσει το ρυθμό εξάπλωσης αυτών των αστικών περιοχών. Η αστική εξάπλωση αποτελεί σοβαρό πρόβλημα στις χώρες αυτές, το οποίο τροφοδοτείται από τις αλλαγές στην κατανομή της χρήσης γης και από την κατασκευή μεγάλων εμπορικών κέντρων και έργων εμπορικής χρήσης έξω από τις πόλεις. Το 30% περίπου των καταστημάτων σε ορισμένες πόλεις και μεγαλουπόλεις τους βρίσκεται σε τέτοιες μεγάλες εγκαταστάσεις, ποσοστό πολύ υψηλότερο από εκείνο στα κράτη μέλη. Η μετατόπιση της

<sup>52</sup> Newman PW and Kenworthy JR, 1989. Gasoline Consumption and cities: a comparison of US cities with a global survey. *Journal of American Planning Association*, 55(1): 24-37.

οικονομικής δραστηριότητας πέραν των δημοτικών διοικητικών ορίων μειώνει επίσης τα φορολογικά έσοδα των δήμων, υπονομεύοντας έτσι την επενδυτική τους ικανότητα μελλοντικά.

Παρά την επέκτασή τους, πολλές πόλεις και μεγαλουπόλεις περιλαμβάνουν μεγάλες εκτάσεις αχρησιμοποίητες, υποβαθμισμένες εκτάσεις ("εγκαταλελειμμένες περιοχές") και μεγάλο αριθμό κενών ιδιοκτησιών. Κοινωνικές διακρίσεις μπορούν να δημιουργηθούν στις πόλεις των οποίων οι πιο εύποροι κάτοικοι εγκαταλείπουν αυτές τις μη ελκυστικές, λιγότερο ευημερούσες περιοχές. Και πάλι, οι υπό ένταξη και οι υποψήφιες χώρες είναι εκείνες που αντιμετωπίζουν σε μεγαλύτερο βαθμό τα προβλήματα αυτά σε σύγκριση με τα κράτη μέλη. Οι υποβαθμισμένες περιοχές και οι κενές ιδιοκτησίες χρειάζεται να αποκτήσουν ξανά παραγωγική χρήση για να μετριασθεί η πίεση για νέες κατασκευές εκτός αστικών περιοχών. Το κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό κόστος της αναξιοποίητης γης και ιδιοκτησίας σε αστικές περιοχές είναι υψηλό.

Η χωροθέτηση των υποδομών είναι ένα άλλο κρίσιμο θέμα της χρήσης γης. Οι πόλεις ανταγωνίζονται μεταξύ τους στην προσέλκυση επενδύσεων και στην προσφορά κινήτρων, όπως οι υπαίθριοι χώροι όπου το κόστος κατασκευής είναι χαμηλότερο για νέα έργα εμπορικής χρήσης. Ωστόσο, η χωροθέτηση τόπων εργασίας, εμπορικών κέντρων και κέντρων αναψυχής έξω από τις αστικές περιοχές, όπως κοντά σε κόμβους ταχείας κυκλοφορίας, υπονομεύει την οικονομική βιωσιμότητα των αστικών κέντρων ως εμπορικών πόλων, ενθαρρύνει τη χρήση του αυτοκινήτου και αποκλείει τους κατοίκους που δεν διαθέτουν αυτοκίνητο από αυτές τις θέσεις εργασίας και υπηρεσίες. Η χωροθέτηση βιομηχανικών εγκαταστάσεων μέσα σε αστικές περιοχές δημιουργεί επίσης θέματα κοινωνικής ισότητας, όταν αυτές βρίσκονται σε φτωχότερες γειτονιές.

Στο παρελθόν τα πολιτικά έγγραφα (βλ. παράρτημα 1) τόνιζαν την ανάγκη να δομούνται συμπαγείς αστικές περιοχές υψηλής πυκνότητας και μικτής χρήσης για να ελαχιστοποιούνται τα προβλήματα αυτά. Οι διαφορετικές προσεγγίσεις που εφαρμόστηκαν στις πόλεις και τις μεγαλουπόλεις των υπό ένταξη και των υποψηφίων χωρών, όπως ο έντονος λειτουργικός διαχωρισμός στη χρήση γης των πόλεων, προωθούν την ανάγκη μετακίνησης. Οι περιοχές αυτές χρειάζονται αναδιάρθρωση ή "αναπροσαρμογή" για να γίνουν πιο αειφόροι. Οι μεγάλες περιοχές κατοικιών έξω από τις πόλεις όπου δεν υπάρχουν βασικές υπηρεσίες πρέπει να μετατραπούν σε αειφόρους κοινότητες.

#### **Παράδειγμα ορθής πρακτικής αειφόρου πολεοδομικού σχεδιασμού**

Μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, οι κατοικίες έπρεπε να αναδομηθούν πολύ γρήγορα στη Βαρσοβία (Πολωνία) λόγω της ταχύρυθμης αύξησης του πληθυσμού. Το Natolin Wyzyny Housing Estate<sup>53</sup> είναι ένα παράδειγμα του τύπου κατοικιών που κατασκευάστηκαν. Χαρακτηρίζεται από υψηλά πολυώροφα κτίρια με μονότονη διάταξη και από μεγάλους ελεύθερους χώρους. Η ανακατασκευή και η ιδιωτικοποίηση των ακινήτων άρχισε το 1994. Η ανακατασκευή περιλάμβανε την τοποθέτηση πρόσθετης θερμομόνωσης στις όψεις των κτιρίων, τον εκσυγχρονισμό της θέρμανσης και του υδραυλικού συστήματος και την εγκατάσταση συστημάτων ατομικής μέτρησης της κατανάλωσης. Για τη θερμομόνωση των όψεων των κτιρίων χορηγήθηκε κρατική ενίσχυση ύψους 920.000 ECU. Έως το 1998, είχε ιδιωτικοποιηθεί περίπου το 60 % των κατοικιών και είχε ανακαινισθεί ή ανακατασκευασθεί το 90 % αυτών. Επίσης, το λειτουργικό μοντέλο των κτιρίων άλλαξε για να διαμορφωθεί ένα μοντέλο μικτής χρήσης και να δημιουργηθούν βιώσιμες γειτονιές αντί των αρχικών ομοιόμορφων πολυκατοικιών που δεν εξυπηρετούσαν σχεδόν καθόλου τους ενοίκους. Δημιουργήθηκαν νέοι όγκοι με χώρους καταστημάτων και γραφείων. Η ανακατασκευή δημιούργησε μια πιο βιώσιμη και ελκυστική κοινότητα με υψηλά πρότυπα ενεργειακής απόδοσης.

Η αυξανόμενη κινητικότητα απορρέει από την εμφάνιση νέων μοντέλων αστικής ανάπτυξης, σύμφωνα με τα οποία μια αστική περιοχή μπορεί να έχει πολλά "κέντρα", το καθένα εξειδικευμένο σε μια διαφορετική λειτουργία (καταστήματα, γραφεία, διασκέδαση) ή ανταγωνιζόμενο κάθε άλλο κέντρο. Οι συνδέσεις μεταξύ γειτονικών αστικών περιοχών αυξάνονται επίσης, οδηγώντας σε δίκτυα πόλεων. Ένα από τα προβλήματα αστικού σχεδιασμού είναι να αντιμετωπισθούν αυτά τα εμφανιζόμενα μοντέλα έτσι ώστε να υπερβληθούν οι αρνητικές επιπτώσεις όπως η υπερβολική εξάρτηση από το αυτοκίνητο και η αστική εξάπλωση (βλ. προτεινόμενη θεώρηση του αειφόρου πολεοδομικού σχεδιασμού στο παράρτημα 2), και να δημιουργηθεί η απαραίτητη συνεργασία μεταξύ των αρχών γειτονικών αστικών περιοχών.

Οι χώροι πρασίνου σε μια πόλη ή μεγαλούπολη έχουν σημαντική επίδραση στην ποιότητα ζωής των κατοίκων της. Οι χώροι αυτοί παρέχουν τη δυνατότητα σωματικής άσκησης, κοινωνικής συναναστροφής, ανάπαυσης και ηρεμίας. Οι χώροι πρασίνου, τα πάρκα και οι δασικές εκτάσεις με σωστή διαχείριση μπορούν να γίνουν πολύ αγαπητά και χαρακτηριστικά στοιχεία μιας αστικής περιοχής. Οι χώροι αυτοί πρέπει να προστατεύονται και να εξετασθούν οι δυνατότητες μετατροπής των εγκαταλελειμμένων περιοχών σε νέους χώρους πρασίνου ή άλλους δημόσιους χώρους. Οι χώροι πρασίνου είναι επίσης σημαντικοί για την βιοποικιλότητα των πόλεων. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός πρέπει να προστατεύει τα σημαντικά ενδιαιτήματα από την αστική ανάπτυξη και να προωθεί την βιοποικιλότητα, ενσωματώνοντάς την στον ιστό της πόλης. Η επαφή των κατοίκων των πόλεων με την άγρια πανίδα και χλωρίδα τους ευαισθητοποιεί σε μεγάλο βαθμό σε ευρύτερα περιβαλλοντικά θέματα.

Εκτός από όσα προαναφέρθηκαν, η χρήση γης στις ευρωπαϊκές πόλεις και μεγαλουπόλεις θα αποβεί σοβαρότερο θέμα με τις δημογραφικές και περιβαλλοντικές αλλαγές που επιτελούνται. Οι ευρωπαίοι πολίτες είναι μακροβιότεροι και αυξάνεται η ζήτηση για ιδιόκτητες μονοκατοικίες. Ενώ στην Ιταλία, την Ελλάδα, την Ισπανία και την Πορτογαλία μειώνονται οι συνολικοί πληθυσμοί, ο αριθμός νοικοκυριών αυξάνεται ραγδαία. Η διαχείριση της ζήτησης αυτής πρέπει να είναι σύμφωνη με την αρχή της αειφορίας. Η επέκταση των πόλεων και των μεγαλουπόλεων, αντί μιας άναρχης διαδικασίας που οδηγεί στην αστική εξάπλωση, πρέπει να αποτελέσει το αντικείμενο μελέτης και αναπροσαρμογής σύμφωνα με μια γενική και μακρόχρονη στρατηγική, η οποία θα εντοπίσει και θα ελαχιστοποιήσει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της επέκτασης. Η κλιματική αλλαγή μπορεί να σημαίνει ότι τα σημερινά σχέδια για νέες περιοχές κατοικιών δεν είναι πλέον κατάλληλα, λόγω παραδείγματος χάριν του μεγαλύτερου κινδύνου πλημμυρών.

#### **Παράδειγμα ορθής πρακτικής αειφόρου πολεοδομικού σχεδιασμού**

Ο δήμος της Vitoria-Gasteiz (Ισπανία) έχει ακολουθήσει συστηματικά μια πολιτική μικτής χρήσης γης, υψηλής πυκνότητας κατά μήκος των αξόνων δημοσίων μεταφορών, ανάπτυξης των ιστορικών περιοχών, αποκέντρωσης των δημοσίων υπηρεσιών, ισόρροπης πρόσβασης στους χώρους πρασίνου, ανάπτυξης των ζωνών δημοσίων συγκοινωνιών, των ποδηλατοδρόμων και των πεζοδρόμων και άλλων κύριων αρχών που διέπουν τον αειφόρο πολεοδομικό σχεδιασμό και ανάπτυξη, όπως οι επενδύσεις σε κοινωνικά προγράμματα. Με αυτόν τον τρόπο, παρά τον τετραπλασιασμό του πληθυσμού της από το 1950, η πόλη κατάφερε να διατηρήσει και να αναπτύξει ένα συμπαγές αστικό περιβάλλον υψηλής ποιότητας με έναν πράσινο περιβάλλοντα δακτύλιο.

Τα αστικά κέντρα πρέπει να γίνουν ελκυστικά μέρη διαβίωσης, ειδικά, παρά τα περιβαλλοντικά επιχειρήματα υπέρ των πόλεων υψηλής πυκνότητας, οι κάτοικοι θα εξακολουθήσουν να μετακομίζουν στα προάστια ή την περιβάλλουσα ύπαιθρο. Η ανακοίνωση του 1999 «Αειφόρος αστική ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση: πλαίσιο δράσης» και η έκθεση του 2001 για το αστικό περιβάλλον «Προς πιο αειφόρο χρήση της γης» που συνέταξε η ομάδα εμπειρογνομόνων της ΕΕ (βλ. παράρτημα 1) τονίζουν αμφότερες τη

σημασία της χρήσης γης στην επίτευξη ενός αειφόρου αστικού περιβάλλοντος για τους λόγους που περιγράφηκαν προηγουμένως. Η χρήση γης διαδραματίζει επίσης μεγάλο ρόλο στη βιωσιμότητα του δομημένου περιβάλλοντος, παραδείγματος χάριν με σωστή ευθυγράμμιση για να αυξηθούν τα παθητικά ηλιακά συστήματα θέρμανσης. Ο αειφόρος πολεοδομικός σχεδιασμός θα αποβεί επομένως καίριο στοιχείο της θεματικής στρατηγικής για το αστικό περιβάλλον.

#### **2.4.2. Τρέχουσες κοινοτικές πρωτοβουλίες σχετικές με τον πολεοδομικό σχεδιασμό**

Το ευρωπαϊκό σχέδιο χωροταξίας (ESPD)<sup>54</sup>, που καταρτίστηκε το 1999 από την επιτροπή χωροταξίας, υιοθετήθηκε από όλα τα κράτη μέλη σε εθελοντική βάση. Ορίζει στόχους και κατευθύνσεις για μια ισόρροπη και αειφόρο χωροταξική ανάπτυξη, με το ένα τρίτο των 60 πολιτικών επιλογών που εγκρίθηκαν, να καλύπτουν άμεσα το ζήτημα του τρόπου ελέγχου της φυσικής επέκτασης των μεγαλουπόλεων και των πόλεων. Βασιζόμενο στο σχέδιο αυτό, το πρόγραμμα "Δικτυακό παρατηρητήριο ευρωπαϊκής χωροταξίας" (ESPON) υλοποιεί και συντονίζει ερευνητικές δραστηριότητες με αντικείμενο τη χωροταξία και δημιουργεί ένα πλαίσιο για τη συλλογή και την ανάλυση χωρικών στοιχείων.

Πολλές οδηγίες επηρεάζουν τις χρήσεις αστικής γης, μεταξύ των οποίων οι οδηγίες για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων<sup>55</sup> και τη στρατηγική εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων<sup>56</sup>, καθώς και η οδηγία πλαίσιο για τα ύδατα<sup>57</sup>. Το άρθρο 12 της οδηγίας για την αντιμετώπιση των κινδύνων μεγάλων ατυχημάτων<sup>58</sup> ("Σεβέζο ΙΙ") επιβάλλει να λαμβάνονται υπόψη στο σχεδιασμό των χρήσεων γης των κρατών μελών ή/και στις άλλες συναφείς πολιτικές τους οι στόχοι της πρόληψης των σοβαρών ατυχημάτων και του περιορισμού των συνεπειών τους. Η συμμετοχή του κοινού στη λήψη των αποφάσεων που αφορούν το περιβάλλον αποτελεί σημαντικό στοιχείο αυτών των διαδικασιών, σύμφωνα και με τη σύμβαση του Ωρχους.

Η Επιτροπή καταρτίζει πρόταση οδηγίας πλαισίου με σκοπό να δημιουργηθεί ένα πολιτικό και νομικό πλαίσιο για τη σύσταση και τη λειτουργία υποδομής χωρικών πληροφοριών στην Ευρώπη (INSPIRE, από τα αρχικά των αγγλικών λέξεων Infrastructure for Spatial Information in Europe<sup>59</sup>). Η υποδομή αυτή θα καταστήσει εύκολα διαθέσιμες εναρμονισμένες και υψηλής ποιότητας χωρικές (γεωγραφικές) πληροφορίες για τη διαμόρφωση, την εφαρμογή, τον έλεγχο της εφαρμογής και την αξιολόγηση των κοινοτικών πολιτικών και για την πληροφόρηση των πολιτών σε ευρύ φάσμα τομέων σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό ή διεθνές επίπεδο. Αυτό θα έχει σημαντική βελτιωτική επίδραση στον όγκο και στην ποιότητα των χωρικών στοιχείων που έχουν στη διάθεσή τους όσοι μετέχουν στον πολεοδομικό σχεδιασμό και στο σχεδιασμό χρήσεων γης.

Στους κανονισμούς και στις κατευθυντήριες γραμμές για τα διαρθρωτικά ταμεία που καλύπτουν την περίοδο 2000-2006<sup>60</sup> αναφέρεται η ανάγκη να εφαρμοστούν αειφόροι

---

<sup>54</sup> ESDP: European Spatial Development Perspective - Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union (Σχέδιο ανάπτυξης του κοινοτικού χώρου - Προς μία ισόρροπη και βιώσιμη χωροταξική ανάπτυξη του εδάφους της Ευρωπαϊκής Ένωσης) (1999) ISBN 92-828-7658-6

<sup>55</sup> Οδηγία 85/337/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 97/11/ΕΚ

<sup>56</sup> Οδηγία 2001/42/ΕΚ

<sup>57</sup> Οδηγία 2000/60/ΕΚ

<sup>58</sup> Οδηγία 96/82/ΕΚ

<sup>59</sup> [www.ec-gis.org/inspire](http://www.ec-gis.org/inspire)

<sup>60</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τα διαρθρωτικά ταμεία και ο συντονισμός τους με το Ταμείο Συνοχής. Κατευθυντήριες γραμμές για τα προγράμματα της περιόδου 2000 έως 2006 (ΕΕ C 267 της 22.9.1999, σ. 12)

προσεγγίσεις στις χρήσεις αστικής γης, όπου συμπεριλαμβάνεται η απόδοση προτεραιότητας «στην αποκατάσταση εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών γηπέδων (brownfields) αντί για την εγκατάσταση βιομηχανιών σε παρθένες εκτάσεις (greenfields)». Η πρωτοβουλία URBAN II στηρίζει την «πολυλειτουργική και οικολογική ανάπτυξη των υφισταμένων οικισμών, που προϋποθέτει μειωμένες πιέσεις στην περιαστική ζώνη και την άναρχη πολεοδομική ανάπτυξη». Ο ενδεικτικός κατάλογος επιλέξιμων μέτρων περιλαμβάνει «ανάκτηση υποβαθμισμένων εκτάσεων και γαιών που έχουν υποστεί ρύπανση, ανάπτυξη δημόσιων χώρων, συμπεριλαμβανομένων των χώρων πρασίνου και ανακαίνιση κτιρίων για τη στέγαση οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων, κατά τρόπο αειφόρο και οικολογικό». Ανάλογες δυνατότητες παρέχει και η πρωτοβουλία INTERREG.

Το κοινοτικό πλαίσιο σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος<sup>61</sup> αναφέρει τους όρους υπό από τους οποίους η χρηματοδοτική συνδρομή σε επιχειρήσεις για την αποκατάσταση ρυπασμένων βιομηχανικών χώρων μπορεί να θεωρηθεί ότι συμβιβάζεται με την κοινή αγορά. Το κεφάλαιο E.1.8. αυτού του πλαισίου ορίζει ότι έχει εφαρμογή η αρχή "ο ρυπαίνων πληρώνει" και, ως εκ τούτου, μπορεί να χορηγηθεί ενίσχυση για την αποκατάσταση μιας ρυπασμένης περιοχής μόνον εφόσον ο ρυπαίνων δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί ή να υποχρεωθεί να αναλάβει το κόστος. Εκτός από τα συμβατά μέτρα που περιγράφονται στο εν λόγω πλαίσιο, η Επιτροπή έκρινε πρόσφατα στην απόφασή της «Κρατική ενίσχυση αριθ. Ν 385/2002 - Ηνωμένο Βασίλειο: Εγγειοβελτιωτικές ενισχύσεις» ότι οι ενισχύσεις για την επαναχρησιμοποίηση εγκαταλελειμμένων εδαφών μπορεί να θεωρείται γενικά ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά.

Η Επιτροπή στηρίζει διάφορα ερευνητικά έργα που έχουν ως αντικείμενο την ανάπτυξη κέντρων πόλεων και γειτονιών, την αποκατάσταση και την επαναχρησιμοποίηση ρυπασμένων και εγκαταλελειμμένων περιοχών, την αειφόρο αναβάθμιση αστικών περιοχών, όπως τα μεγάλα συγκροτήματα κατοικιών και τους τρόπους μείωσης της αστικής εξάπλωσης, κυρίως με την ολοκλήρωση του σχεδιασμού χρήσεων γης και μεταφορών (βλ. παράρτημα 3).

Στο πλαίσιο της θεματικής στρατηγικής για την προστασία του εδάφους<sup>62</sup>, η Επιτροπή έχει χαρακτηρίσει τη σφράγιση του εδάφους ως μία από τις οκτώ μείζονες απειλές για το ευρωπαϊκό έδαφος. Το ευρωπαϊκό θεματικό κέντρο για το χερσαίο περιβάλλον εκπονεί ένα βασικό σύνολο δεικτών για την αντιμετώπιση της σφράγισης του εδάφους.

Η Επιτροπή συντάσσει ανακοίνωση σχετικά με τους κινδύνους<sup>63</sup>, η οποία θα επικεντρώνεται, μεταξύ άλλων, στην ανάγκη χαρτογράφησης σε σχέση με τους φυσικούς και τους ανθρωπογενείς κινδύνους, όπως οι πλημμύρες. Αυτό θα διευκολύνει όσους μετέχουν στον πολεοδομικό σχεδιασμό να λαμβάνουν συστηματικότερα υπόψη τους κινδύνους αυτούς στο σχεδιασμό.

Η ανακοίνωση του 2001 σχετικά με το σχέδιο δράσης για τη βιοποικιλότητα με σκοπό τη διατήρηση των φυσικών πόρων<sup>64</sup> προβλέπει, μεταξύ άλλων, μια σειρά ειδικές δράσεις για τις αστικές περιοχές, που αφορούν ειδικότερα τη χρήση αναξιοποίητων και εγκαταλελειμμένων χώρων και ρυπασμένων περιοχών. Το 2004, η Επιτροπή θα υποβάλει στο Συμβούλιο και στο Κοινοβούλιο έκθεση σχετικά με την πρόοδο της εφαρμογής του εν λόγω σχεδίου, στην οποία θα επανεξετάζει τις σχετικές προτεραιότητες των διαφόρων δράσεων. Η αστική πτυχή θα καλυφθεί πλήρως από την έκθεση αυτή.

---

<sup>61</sup> EE C 37 της 3.2.2001, σ. 3

<sup>62</sup> COM (2002) 179 τελικό

<sup>63</sup> [www.europa.eu.int/comm/environment/civil/prote/integrated\\_strategy\\_en.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/civil/prote/integrated_strategy_en.htm)

<sup>64</sup> COM(2001) 162 τελικό



### **2.4.3. Άλλα αναγκαία μέτρα για την ευρεία διάδοση του αειφόρου πολεοδομικού σχεδιασμού**

Το ευνοούμενο όραμα των οικισμών υψηλής πυκνότητας και μικτής χρήσης γης, με την επαναχρησιμοποίηση εγκαταλελειμμένων εκτάσεων και κενών ιδιοκτησιών και την προγραμματισμένη επέκταση των αστικών περιοχών αντί της εξάπλωσής τους για την κάλυψη συγκεκριμένων αναγκών, επαναλαμβάνεται σε κάθε έγγραφο κοινοτικής πολιτικής που αφορά το αστικό περιβάλλον (βλ. παράρτημα 1). Η στρατηγική θα κατοχυρώσει αυτό το όραμα ως έγκυρη βάση για τις πόλεις της Ευρώπης, αναγνωρίζοντας ταυτόχρονα, αφενός ότι υπάρχουν όρια στην αποδεκτή πληθυσμιακή πυκνότητα (πράγματι, ορισμένες αστικές περιοχές υφίστανται ένα κακής ποιότητας περιβάλλον, λόγω υπέρμετρης πυκνοκατοίκησης) και, αφετέρου, ότι η μετατροπή των περιοχών σε μικτής χρήσης είναι ευκολότερη από την αντιστροφή της αστικής εξάπλωσης ή την αύξηση της πυκνότητας χρήσεων γης. Το όραμα θα εξελιχθεί για να αντικατοπτρίζει τις σύγχρονες τάσεις στις μεγαλουπόλεις και τις πόλεις (πολλαπλά κέντρα) και την περιφερειακή διάσταση (συγκεντρωμένη αποκέντρωση).

Η Κοινότητα δεν είναι αρμόδια να ορίσει τυποποιημένο σύστημα λήψης αποφάσεων για τις χρήσεις γης ούτε να καθορίσει το "ιδανικό" οικιστικό μοντέλο, δεδομένου ότι κάθε κωμόπολη και πόλη είναι μοναδική και χρειάζονται ειδικές για κάθε περίπτωση λύσεις, προκειμένου να επιτευχθεί αειφόρο αστικό περιβάλλον. Εντούτοις, είναι σαφές ότι ορισμένες προσεγγίσεις αντιβαίνουν στην αρχή της αειφορίας και η στρατηγική θα επιδιώξει να τις αποθαρρύνει, προωθώντας πιο αειφόρους εναλλακτικές λύσεις. Οι δράσεις που προτείνονται σε σχέση με την αειφόρο διαχείριση των πόλεων (σημείο 2.1.3) θα συμβάλουν στην υλοποίηση του στόχου αυτού. Η Επιτροπή θα διερευνήσει επίσης τη δυνατότητα χάραξης κατευθυντήριων γραμμών για συγκεκριμένα ζητήματα, οι οποίες θα μπορούσαν να έχουν θετική επίδραση στην καθημερινή πρακτική. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές θα μπορούσαν να καλύπτουν, λόγου χάριν, τη χωροθέτηση και την πυκνότητα των νέων έργων αξιοποίησης, την ενσωμάτωση χώρων πρασίνου, την αναβάθμιση αστικών περιοχών ώστε να καταστούν πιο βιώσιμες και τη συνέχεια του αστικού ιστού (συνδυασμός νέων έργων αξιοποίησης και παλαιών ανεπτυγμένων περιοχών).

Η εξάπλωση αποτελεί ζήτημα προτεραιότητας για τις μεγαλουπόλεις και τις πόλεις της Ευρώπης και, στο πλαίσιο αυτό, η ανάκτηση υποβαθμισμένων και εγκαταλελειμμένων εκτάσεων στο κέντρο των πόλεων για άλλες χρήσεις έχει σαφώς ευεργετικά αποτελέσματα. Ορισμένες πόλεις έχουν υιοθετήσει πολιτικές και προσεγγίσεις, με τις οποίες κατόρθωσαν να επιβραδύνουν την αστική εξάπλωση και να αυξήσουν την πυκνότητα χρήσεων γης. Τα κράτη μέλη πρέπει να μεριμνήσουν ώστε τα οικεία συστήματα σχεδιασμού των χρήσεων γης να εξυπηρετούν τους ανωτέρω στόχους. Πρέπει να θεσπιστούν κίνητρα που θα ενθαρρύνουν τον αειφόρο πολεοδομικό σχεδιασμό, παραδείγματος χάριν αποθαρρύνοντας την αξιοποίηση παρθένων εκτάσεων. Οι στρατηγικές και οι πολιτικές για τις αστικές περιοχές πρέπει να συνδεθούν με τις περιφερειακές και εθνικές στρατηγικές, ώστε να εξασφαλιστεί η συνοχή τους και αποφευχθεί η υπονόμηση των τοπικών πρωτοβουλιών.

Η έρευνα, η ανταλλαγή εμπειριών και η προώθηση βέλτιστων πρακτικών στα ζητήματα αστικής γης έχουν ιδιαίτερη σημασία και η Επιτροπή θα διερευνήσει τις δυνατότητες ενίσχυσης αυτών των δραστηριοτήτων.

Η θεματική στρατηγική για το έδαφος θα καλύψει τα ζητήματα που είναι σημαντικά για το συγκεκριμένο θέμα προτεραιότητας, όπως η σφράγιση του εδάφους και ενδέχεται να προτείνει πρόσθετα μέτρα για τον περιορισμό της. Στόχοι όπως η επαναχρησιμοποίηση εγκαταλελειμμένων περιοχών και ο περιορισμός της εξάπλωσης των πόλεων είναι κοινοί και για τις δύο στρατηγικές.

**Προτεινόμενες δράσεις για την προσεχή θεματική στρατηγική**  
(αυτές οι προτάσεις θα αποτελέσουν το αντικείμενο περαιτέρω διαβουλεύσεων το 2004)  
**Αειφόρος πολεοδομικός σχεδιασμός**

Όλα τα κράτη μέλη θα ενθαρρυνθούν:

- να μεριμνήσουν ώστε τα οικεία συστήματα σχεδιασμού χρήσεων γης να επιτυγχάνουν αειφόρα αστικά οικιστικά μοντέλα και να λαμβάνουν υπόψη τους περιβαλλοντικούς κινδύνους, επίσης δε, να διενεργήσουν επανεξέταση για να υποβοηθήσουν αυτή την πορεία·
- να θεσπίσουν κίνητρα που θα ενθαρρύνουν την επαναχρησιμοποίηση εγκαταλελειμμένων εκτάσεων αντί της αξιοποίησης παρθένων εκτάσεων, να δημιουργήσουν εθνικές βάσεις δεδομένων για τις εγκαταλελειμμένες εκτάσεις και να θέσουν προκλητικούς στόχους για την επαναχρησιμοποίησή τους και να παρέχουν στήριξη για την επαναχρησιμοποίηση κενών ιδιοκτησιών στις αστικές περιοχές·
- να ορίσουν ελάχιστες πυκνότητες χρήσης γης για κατοικία, ώστε να προαχθούν οι χρήσεις υψηλότερης πυκνότητας και να περιοριστεί η αστική εξάπλωση·
- να αξιολογήσουν τις συνέπειες της αλλαγής του κλίματος για τις πόλεις τους, ώστε να μην αρχίζουν ακατάλληλες αξιοποιήσεις και να μπορούν να ενσωματωθούν στη διαδικασία σχεδιασμού χρήσεων γης προσαρμογές στις νέες κλιματολογικές συνθήκες.

Η Επιτροπή θα συντάξει κατευθυντήριες γραμμές για χωροταξία "υψηλής πυκνότητας και μικτής χρήσης" και θα προτείνει ορισμούς των εγκαταλελειμμένων και των παρθένων εκτάσεων. Η Επιτροπή θα διερευνήσει τη δυνατότητα σύνταξης άλλων κατευθυντήριων γραμμών για συγκεκριμένα ζητήματα πολεοδομικού σχεδιασμού.

Η Επιτροπή θα εξετάσει τις δυνατότητες κατάρτισης, ανταλλαγής εμπειριών και περαιτέρω έρευνας όσον αφορά τον αειφόρο πολεοδομικό σχεδιασμό.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) θα συνεχίσει να παρακολουθεί τις χρήσεις γης και τις αλλαγές στην κάλυψη του εδάφους ως σύνολο στοιχείων με προτεραιότητα για το μέλλον. Η εξάπλωση των πόλεων και οι χρήσεις γης θα αποτελέσουν το αντικείμενο ειδικής έκθεσης του ΕΟΠ.

### **3. ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΠΙΟ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ**

Μία από τις κύριες προκλήσεις της βελτίωσης του αστικού περιβάλλοντος έγκειται στην ποικιλία των περιβαλλοντικών ζητημάτων, στην πληθώρα δυνάμεων, φορέων και παραγόντων που επηρεάζουν το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής στις αστικές περιοχές και στην αποσπασματική προσέγγιση που ακολουθείται μέχρι σήμερα. Χρειάζεται ολοκλήρωση με διάφορους τρόπους:

- οριζόντια, για να ενταχθεί το αστικό περιβάλλον στις πιο σημαντικές κοινοτικές πολιτικές, όπως στους τομείς των μεταφορών, της συνοχής, της υγείας, της έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης·
- οριζόντια, στο εσωτερικό της κοινοτικής πολιτικής για το περιβάλλον, για να αναπτυχθεί ένα αστικό εστιακό σημείο στα βασικά πεδία, όπως τα ύδατα, η

ατμόσφαιρα, ο θόρυβος, τα απόβλητα, η αλλαγή του κλίματος, η φύση και η βιοποικιλότητα·

- κάθετη, μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων διοίκησης: ΕΕ, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό·
- οριζόντια, σε τοπικό επίπεδο, ενθαρρύνοντας τις τοπικές αρχές να καταρτίσουν ένα ολοκληρωμένο σχέδιο διαχείρισης του περιβάλλοντος και να εφαρμόσουν ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης του περιβάλλοντος (βλ. σημείο 2.1).

### **3.1. Οριζόντια ολοκλήρωση στο εσωτερικό των κοινοτικών πολιτικών**

Η ένταξη των ζητημάτων αστικού περιβάλλοντος στις σημαντικές πολιτικές της ΕΕ είναι μακροχρόνια διαδικασία, που απαιτεί συνεπή και σταθερή συνεργασία και συντονισμό μεταξύ των διαφόρων υπηρεσιών της Επιτροπής.

Το Πράσινο Βιβλίο του 1990 για το αστικό περιβάλλον (βλ. παράρτημα 1) αποτέλεσε την αφετηρία της διαδικασίας ολοκλήρωσης στην Επιτροπή και ανέδειξε τα σχετικά με το αστικό περιβάλλον ζητήματα και πολιτικές. Συνετέλεσε στην έναρξη της πρωτοβουλίας URBAN<sup>65</sup>, του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης, το οποίο διέθεσε περίπου 1 δισ. ευρώ για την αειφόρο ανάπτυξη αστικών περιοχών που αντιμετωπίζουν σοβαρά κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά προβλήματα. Η ανακοίνωση του 1998 «Αειφόρος αστική ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση: πλαίσιο δράσης» οδήγησε στη συνεκτίμηση του αστικού περιβάλλοντος στις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για τα προγράμματα περιφερειακής ανάπτυξης 2000-2006, συνέβαλε στην ανανέωση της πρωτοβουλίας URBAN (περίπου 728 εκατ. ευρώ) και υποστήριξε την ανάπτυξη του ερευνητικού προγράμματος για την πόλη του μέλλοντος και την πολιτιστική κληρονομιά. Δεν πραγματοποιήθηκαν όλες οι προθέσεις του πλαισίου και η θεματική στρατηγική θα δώσει νέα ώθηση στη διαδικασία ολοκλήρωσης.

Από το 2003, η Επιτροπή διενεργεί εκτενή αξιολόγηση του αντίκτυπου<sup>66</sup> όλων των σημαντικών νέων πολιτικών και των σχετικών μέσων, που έχουν τη δυνατότητα να ασκήσουν ουσιαστικές περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές επιδράσεις. Τα ζητήματα αστικού περιβάλλοντος, όπως οι χρήσεις γης, οι μεταφορές, η ρύπανση και η υγεία, αποτελούν μέρος αυτής της αξιολόγησης. Αυτό θα βοηθήσει να εξασφαλιστεί ότι οι μελλοντικές κοινοτικές πολιτικές που θα υλοποιούνται από όλες τις υπηρεσίες της Επιτροπής, θα είναι συμβατές με τους στόχους της θεματικής στρατηγικής.

Στον τομέα της έρευνας, αρχίζουν να διατίθενται τα αποτελέσματα του ερευνητικού προγράμματος για την πόλη του μέλλοντος και την πολιτιστική κληρονομιά. Το πρόγραμμα, ήδη από την επινόησή του, επιδιώκει να προσφέρει μια πλήρη προσέγγιση με την ενσωμάτωση των βασικών αστικών ζητημάτων. Είναι ήδη εμφανές ότι προέκυψαν ορισμένα σημαντικά αποτελέσματα, τα οποία θα καλύψουν κενά των γνώσεων, θα προσφέρουν νέες προσεγγίσεις και πληροφορίες για τη χάραξη πολιτικής. Σχετικά παραδείγματα παρατίθενται στο παράρτημα 3. Είναι απαραίτητο να καταβάλλεται συνεχής προσπάθεια για την καθιέρωση και τη διάδοση των βέλτιστων πρακτικών που αναπτύσσονται στο πλαίσιο έργων χρηματοδοτούμενων από το κοινοτικό πρόγραμμα πλαίσιο έρευνας, ώστε να εφαρμόζονται

---

<sup>65</sup> [http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm)

<sup>66</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την αξιολόγηση του αντίκτυπου, COM(2002) 276 τελικό

ευρέως στις μεγαλουπόλεις και τις πόλεις<sup>67</sup>. Θα πρέπει επίσης να υποστηριχθεί η περαιτέρω ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών, στις περιπτώσεις όπου απαιτείται για την αντιμετώπιση των αστικών περιβαλλοντικών προβλημάτων.

Στον τομέα της πολιτικής για τη συνοχή, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και το Ταμείο Συνοχής έχουν συνεισφέρει σημαντικά στην αειφόρο ανάπτυξη πολλών αστικών κέντρων. Για την περίοδο προγραμματισμού 2000-2006, τουλάχιστον το 10% των κονδυλίων του ΕΤΠΑ (Στόχοι 1 και 2) διατίθενται για τα αστικά κέντρα και τον αστικό πληθυσμό. Το ποσοστό αυτό αντιστοιχεί σχεδόν σε 15 δισ. ευρώ (11,5 για το Στόχο 1 και 3,4 για το Στόχο 2). Μεγάλες συνεισφορές από το Ταμείο Συνοχής εξυπηρετούν τον ίδιο σκοπό, αν και είναι δυσκολότερο να υπολογιστούν τα συνολικά ποσά. Μερικά παραδείγματα της χρήσης των ταμείων περιλαμβάνονται στο παράρτημα 5. Στο πλαίσιο της τρίτης έκθεσης σχετικά με την πολιτική συνοχής, η Επιτροπή εξετάζει τη χρήση συνήθων πιστώσεων για αειφόρο αστική ανάπτυξη στην πολιτική συνοχής μετά το 2006.

Η εκπαίδευση και η κατάρτιση προβάλλονται ως απαραίτητες σε κάθε θέμα προτεραιότητας και η Επιτροπή θα διερευνήσει τρόπους υποστήριξής τους μέσω προγραμμάτων όπως το Leonardo Da Vinci.

Με την εστίασή της στα τέσσερα θέματα προτεραιότητας, καθένα από τα οποία συνδέεται στενά με τους ανωτέρω και άλλους τομείς κοινοτικής πολιτικής, η ίδια η θεματική στρατηγική θα οδηγήσει στην καλύτερη ενσωμάτωση των ζητημάτων αστικού περιβάλλοντος στις σημαντικές κοινοτικές πολιτικές, ειδικότερα όσον αφορά τις μεταφορές και την ενέργεια.

#### **Προτεινόμενες δράσεις για την προσεχή θεματική στρατηγική**

*(αυτές οι προτάσεις θα αποτελέσουν το αντικείμενο περαιτέρω διαβουλεύσεων το 2004)*

#### **Ολοκλήρωση στο εσωτερικό των κοινοτικών πολιτικών**

Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα κενά των γνώσεων που εντοπίστηκαν κατά την κατάστροφη της θεματικής στρατηγικής θα πρέπει να αποτελέσουν τη βάση για τη συνέχιση των δραστηριοτήτων έρευνας και επίδειξης της ΕΕ με αντικείμενο τις πόλεις, όπου συμπεριλαμβάνεται η καλύτερη διάδοση των αποτελεσμάτων της διεξαγόμενης και της μελλοντικής ευρωπαϊκής έρευνας στο συγκεκριμένο τομέα.

Στο πλαίσιο της τρίτης έκθεσης σχετικά με την πολιτική συνοχής, η Επιτροπή εξετάζει τη χρήση συνήθων πιστώσεων για αειφόρο αστική ανάπτυξη στην πολιτική συνοχής μετά το 2006.

Η Επιτροπή θα εξετάσει πώς η πολιτική κατάρτισης και εκπαίδευσης, μέσω προγραμμάτων όπως το Leonardo Da Vinci, μπορεί να υποστηρίξει την επίτευξη αειφόρου αστικού περιβάλλοντος.

### **3.2. Οριζόντια ολοκλήρωση στο εσωτερικό της κοινοτικής πολιτικής για το περιβάλλον**

Η Κοινότητα αναπτύσσει δραστηριότητα σε όλα τα περιβαλλοντικά πεδία που έχουν κρίσιμη σημασία στις αστικές περιοχές, ειδικότερα σε εκείνα της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα, της αλλαγής του κλίματος, των αποβλήτων, των υδάτων, του θορύβου και της βιοποικιλότητας. Αν και επί του παρόντος, τα περισσότερα από τα μέτρα που εφαρμόζονται

<sup>67</sup> Σημείωση: Πολλά ερευνητικά έργα και συντονισμένες δράσεις με αντικείμενο το αστικό περιβάλλον έχουν επίσης αναληφθεί στα πλαίσια των πρωτοβουλιών COST και EUREKA.

στα πεδία αυτά, δεν εστιάζουν ιδιαίτερα στις αστικές περιοχές, ωστόσο συμβάλλουν ουσιαστικά στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος. Είναι σημαντικό να εφαρμοστούν και να εξελιχθούν οι βασικές γραμμές που καθορίζονται από αυτά τα γενικά μέτρα. Η θεματική στρατηγική θα εξετάσει τους τρόπους με τους οποίους μπορεί να διευκολυνθεί η εφαρμογή τους στις αστικές περιοχές, και τους τρόπους με τους οποίους μπορεί να ενσωματωθεί ένα ιδιαίτερο αστικό εστιακό σημείο στα μελλοντικά μέτρα και συνοδευτικές δράσεις. Στο παράρτημα 6 παρατίθεται επισκόπηση των υλοποιούμενων δραστηριοτήτων στα ανωτέρω πεδία, οι οποίες είναι σημαντικές ως προς τα θέματα προτεραιότητας που προσδιορίζονται για τη θεματική στρατηγική.

### **Προτεινόμενες δράσεις για την προσεχή θεματική στρατηγική**

*(αυτές οι προτάσεις θα αποτελέσουν το αντικείμενο περαιτέρω διαβουλεύσεων το 2004)*

#### **Ολοκλήρωση στο εσωτερικό της κοινοτικής πολιτικής για το περιβάλλον**

**Υδάτα:** Στο πλαίσιο της οδηγίας για τα ύδατα και της κοινής στρατηγικής για την εφαρμογή της, η Επιτροπή θα καταρτίσει σύσταση σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο οι τοπικές αρχές μπορούν να εφαρμόσουν συστήματα αειφόρου διαχείρισης των υδάτων και να συμβάλουν αποτελεσματικότερα στη διαχείριση των λεκανών απορροής. Στη στρατηγική θα εξεταστούν και άλλα, πιο στοχοθετημένα μέτρα.

**Αλλαγή του κλίματος:** Η Επιτροπή θα εξετάσει τη δυνατότητα χρηματοδότησης δικτύων πόλεων που θα μελετούν την προσαρμογή στις επιπτώσεις της αλλαγής του κλίματος και θα προσφέρει γενική επιστημονική υποστήριξη, παραδείγματος χάριν σχετικά με το είδος, την κλίμακα και το χρόνο εκδήλωσης των διαφόρων προβλεπόμενων επιδράσεων.

**Ατμόσφαιρα:** Με το πρόγραμμα «Καθαρός αέρας για την Ευρώπη» (CAFE) θα ληφθούν υπόψη στη διαμόρφωση των μέτρων για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, η διαχείριση της ζήτησης αστικών συγκοινωνιών και τα στοιχεία στροφής σε άλλα μεταφορικά μέτρα. Στο πλαίσιο του CAFE θα διερευνηθούν επίσης οι σχέσεις μεταξύ της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα των εξωτερικών και των εσωτερικών χώρων στις αστικές περιοχές, ενώ οι απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων σχετικά με την ποιότητα του αέρα θα επανεξεταστούν για να προβλεφθεί εστίαση στις αστικές περιοχές.

**Απόβλητα:** Στο πλαίσιο της θεματικής στρατηγικής για την πρόληψη και την ανακύκλωση των αποβλήτων, η Επιτροπή θα εκτιμήσει το ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει η Κοινότητα στην ανάπτυξη τοπικών πρωτοβουλιών για τη διαχείριση και τον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των αποβλήτων. Ειδικότερα, θα ληφθεί υπόψη στον καθορισμό της μελλοντικής κοινοτικής πολιτικής για την προώθηση της ανακύκλωσης η αστική διάσταση της διαχείρισης ορισμένων ροών αποβλήτων, όπως τα απόβλητα κατασκευών και κατεδαφίσεων (βλ. επίσης σημείο 2.3.3).

**Φύση και βιοποικιλότητα:** Η Επιτροπή θα συντάξει κατευθυντήριες γραμμές για να βοηθήσει τις τοπικές αρχές να διαχειριστούν και να προωθήσουν τη βιοποικιλότητα στις αστικές περιοχές, καθώς και κατευθυντήριες γραμμές για την προστασία των απειλούμενων από εξαφάνιση ειδών και ενδιαιτημάτων στις αστικές περιοχές. Η Επιτροπή θα εκπονήσει δείκτες βιοποικιλότητας.

**Φυτοφάρμακα:** Στη θεματική στρατηγική για την αειφόρο χρήση των φυτοφαρμάκων<sup>68</sup> προτείνονται κατάλληλα μέτρα (π.χ. κατάρτιση, κατευθύνσεις), απευθυνόμενα στις τοπικές αρχές και άλλους χρήστες, επαγγελματίες και μη, για τα διάφορα ζητήματα που συνδέονται με την αειφόρο χρήση των φυτοφαρμάκων.

### 3.3. Ολοκλήρωση μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων διοίκησης

Αν και η θεματική στρατηγική θα επικεντρώνεται στις αστικές περιοχές, η επιρροή των περιφερειακών και εθνικών παραγόντων είναι ισχυρή και πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στην κατάστρωση τοπικών στρατηγικών για ένα υψηλής ποιότητας και υγιές αστικό περιβάλλον. Ομοίως, οι περιφερειακές, εθνικές και κοινοτικές στρατηγικές πρέπει να επανεξεταστούν για να ελεγχθεί αν προωθούν τους ίδιους στόχους σε τοπικό επίπεδο. Η κάθετη ολοκλήρωση μεταξύ αυτών των διαφορετικών διοικητικών βαθμίδων είναι ζωτικής σημασίας. Βασικό στοιχείο αυτής της ολοκλήρωσης πρέπει να είναι η θέσπιση από τα κράτη μέλη εθνικών στρατηγικών για το αστικό περιβάλλον, στο πλαίσιο των οικείων σχεδίων αειφόρου ανάπτυξης. Όπου ενδείκνυται, πρέπει επίσης να θεσπιστούν περιφερειακές στρατηγικές, οι οποίες πρέπει να συμβάλλουν στην υλοποίηση του σχεδίου εφαρμογής του Γιοχάνεσμπουργκ, που εγκρίθηκε στη φερόνυμη παγκόσμια συνδιάσκεψη για την αειφόρο ανάπτυξη.

Πρέπει να συσταθούν εθνικά ή/και περιφερειακά "κομβικά σημεία για το αστικό περιβάλλον" για να υποστηρίξουν την ανωτέρω διαδικασία και να παρέχουν στις αντίστοιχες μεγαλουπόλεις και πόλεις πληροφορίες, εμπειρογνωμοσύνη και συμβουλές. Τα κομβικά σημεία πρέπει να βοηθούν τις τοπικές και περιφερειακές αρχές να αποκτήσουν πρόσβαση σε στοιχεία και εμπειρογνωμοσύνη, στις δράσεις κατάρτισης και ευαισθητοποίησης και στα παραδείγματα βέλτιστης πρακτικής, με σκοπό τη διευκόλυνση της εφαρμογής της εθνικής στρατηγικής για το αστικό περιβάλλον.

#### Παράδειγμα ορθής πρακτικής όσον αφορά ένα εθνικό κομβικό σημείο για το αστικό περιβάλλον

Το 1973, η Deutscher Städtetag (γερμανική ένωση δήμων και κοινοτήτων) ίδρυσε το γερμανικό ίδρυμα αστικών υποθέσεων (Difu)<sup>69</sup> με στόχο τον προσδιορισμό των μακροπρόθεσμων προοπτικών αστικής ανάπτυξης και την παροχή συμβουλών από ειδήμονες στις δημοτικές αρχές για να τις βοηθήσει να επιλύσουν τα προβλήματά τους. Με 100 υπαλλήλους, το Difu παρέχει σε 130 πόλεις περίπου ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών στους τομείς του αστικού περιβάλλοντος, της αστικής ανάπτυξης, της οικονομικής πολιτικής, της κοινωνικής πολιτικής, της πολιτιστικής πολιτικής, της νομοθεσίας και των δημοτικών οικονομικών. Η στραμμένη στους χρήστες διάδοση των επιστημονικών πορισμάτων προωθείται με μελέτες, πραγματογνωμοσύνες, επιμορφωτικά σεμινάρια, υπηρεσίες πληροφόρησης και τεκμηρίωσης και με τακτικές δημοσιεύσεις. Το Difu προσφέρει ένα φόρουμ όπου οι τοπικές αρχές μπορούν να ανταλλάξουν ιδέες και εμπειρίες και οι δήμοι και κοινότητες να λάβουν συμβουλές για το πώς να υλοποιήσουν τους προγραμματικούς στόχους τους στη διοικητική πρακτική.

Έχουν επίσης διατυπωθεί εκκλήσεις για τη σύσταση ειδικών κέντρων για συγκεκριμένα θέματα. Παραδείγματος χάριν, η 3<sup>η</sup> ευρωπαϊκή διάσκεψη υπουργών για την αειφόρο κατοικία συνέστησε να δημιουργηθεί σε κάθε κράτος ένα εθνικό κέντρο επαφών για την αειφόρο κατοικία για να ενθαρρύνει την ανταλλαγή εμπειριών και ορθών πρακτικών. Σε αυτό το πλαίσιο και με δεδομένο τον ολοκληρωμένο χαρακτήρα των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν το αστικό περιβάλλον και οι τοπικές αρχές, θα ήταν σκόπιμο να συγκεντρωθεί το ευρύ φάσμα των ζητημάτων σε ένα κομβικό σημείο.

<sup>68</sup> COM(2002) 349 τελικό  
<sup>69</sup> www.difu.de

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι οι διοικητικές δομές και όρια δεν συμβαδίζουν πάντα με τη γεωγραφική επέκταση των μεγαλουπόλεων και των πόλεων. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη, οι περιφέρειες και οι τοπικές αρχές πρέπει ενδεχομένως να μελετήσουν το συντονισμό και την κατανομή αρμοδιοτήτων που απαιτούνται για την αντιμετώπιση των σοβαρότερων ζητημάτων αστικού περιβάλλοντος, ειδικότερα μεταξύ των γειτονικών αρχών και μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων.

Στο Λευκό Βιβλίο του 2001 για την ευρωπαϊκή διακυβέρνηση, η Επιτροπή διατύπωσε την ιδέα των στοχοθετημένων τριμερών συμφωνιών μεταξύ των κρατών μελών, των διοικητικών αρχών και της Επιτροπής και το περιβάλλον προσδιορίστηκε ως πεδίο δοκιμής αυτού του πιθανού νέου μέσου. Για να εκτιμηθεί η προστιθέμενη αξία των τριμερών συμφωνιών στο συγκεκριμένο πεδίο σε ευρωπαϊκό επίπεδο άρχισαν τρία πιλοτικά έργα με αντικείμενο το αστικό περιβάλλον.

**Προτεινόμενες δράσεις για την προσεχή θεματική στρατηγική**  
(αυτές οι προτάσεις θα αποτελέσουν το αντικείμενο περαιτέρω διαβουλεύσεων το 2004)  
**Ολοκλήρωση μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων διοίκησης**

Όλα τα κράτη μέλη θα ενθαρρυνθούν:

- να καταστρώσουν εθνικές ή/και περιφερειακές στρατηγικές για το αστικό περιβάλλον·
- να συστήσουν εθνικά ή/και περιφερειακά κομβικά σημεία για το αστικό περιβάλλον·
- να εξετάσουν το ενδεχόμενο διοργάνωσης εκστρατειών ευαισθητοποίησης στα ζητήματα αστικού περιβάλλοντος για τις περιφερειακές και τοπικές διοικητικές υπηρεσίες.

Τα κράτη μέλη, οι περιφέρειες και οι τοπικές αρχές θα ενθαρρυνθούν να μελετήσουν το συντονισμό και την κατανομή αρμοδιοτήτων που απαιτούνται για την αντιμετώπιση των σοβαρότερων ζητημάτων αστικού περιβάλλοντος.

#### **4. ΔΕΙΚΤΕΣ, ΣΤΟΙΧΕΙΑ, ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΕΚΘΕΣΕΙΣ**

Ο προσδιορισμός δεικτών για το αστικό περιβάλλον είναι σημαντικός. Οι δείκτες αυτοί προβάλλουν τα στοιχεία που χρειάζονται για την παρακολούθηση των τάσεων των αστικών περιοχών. Με τη βοήθειά τους μπορούν να αξιολογηθούν η αποτελεσματικότητα των πρωτοβουλιών και η πρόοδος προς ένα υψηλής ποιότητας και υγιές περιβάλλον, να καθοριστούν στόχοι και να καθοδηγηθεί η διαδικασία λήψης αποφάσεων προς την επίτευξη πιο αειφόρων αποτελεσμάτων.

Σε τοπικό επίπεδο, η Επιτροπή παρέχει ένα σύνολο "έτοιμων" δεικτών για το αστικό περιβάλλον που μπορούν να χρησιμοποιούνται από τις μεγαλουπόλεις και τις πόλεις σε εθελοντική βάση. Οι ευρωπαϊκοί κοινοί δείκτες (ECI)<sup>70</sup> εκπονήθηκαν από την ομάδα εμπειρογνομόνων της ΕΕ για το αστικό περιβάλλον και είναι ιδιαίτερα χρήσιμοι για τις τοπικές αρχές τη στιγμή που αρχίζουν να αντιμετωπίζουν τα περιβαλλοντικά προβλήματα της αστικής περιοχής τους συνολικά. Παρέχουν ένα εστιακό σημείο για τη χάραξη των οικείων αρχικών πολιτικών και σχεδίων δράσης, καθώς επίσης για την πληροφόρηση των πολιτών

<sup>70</sup> [www.sustainable-cities.org/indicators/index.htm](http://www.sustainable-cities.org/indicators/index.htm)

στο τοπικό επίπεδο<sup>71</sup> και την ευαισθητοποίηση στα βασικά ζητήματα αστικού περιβάλλοντος. Μπορούν να προσαρμόζονται ή να επεκτείνονται από την κωμόπολη ή την πόλη, ώστε να αντικατοπτρίζουν την τοπική κατάσταση και μπορούν να υποστηρίξουν την ευρεία εφαρμογή των περιβαλλοντικών διαχειριστικών σχεδίων από τις τοπικές αρχές (βλ. σημείο 2.1.3).

#### Ευρωπαϊκοί κοινοί δείκτες

1. Ικανοποίηση των πολιτών από την τοπική κοινότητα
2. Τοπική συμβολή στην πλανητική κλιματική αλλαγή
3. Τοπική κινητικότητα και μεταφορά επιβατών
4. Διαθεσιμότητα τοπικών δημόσιων χώρων ελεύθερης πρόσβασης και υπηρεσιών
5. Ποιότητα του τοπικού ατμοσφαιρικού αέρα
6. Μετακινήσεις των παιδιών προς και από το σχολείο
7. Αειφόρος διοίκηση των τοπικών αρχών και των τοπικών επιχειρήσεων
8. Ηχορύπανση
9. Αειφόροι χρήσεις γης
10. Προϊόντα που προάγουν την αειφορία
11. Οικολογικό αποτύπωμα

Στο ευρωπαϊκό επίπεδο, υπάρχουν μεν πολλοί δείκτες που χρησιμοποιούνται από τις διάφορες πόλεις και μεγαλουπόλεις, αλλά γενικά εφαρμόζονται μόνο περιστασιακά, δεν παρέχουν συγκρίσιμα στοιχεία ή είναι ακατάλληλοι για τις πολλαπλές φιλοδοξίες της θεματικής στρατηγικής. Ομοίως, τα στοιχεία που συγκεντρώνονται στα πλαίσια των δράσεων κατά πεδίο, όπως ο ατμοσφαιρικός αέρας ή τα ύδατα, σπάνια αναλύονται χωριστά στο αστικό επίπεδο. Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή θα προσδιορίσει ένα σύνολο δεικτών που θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν στο ευρωπαϊκό επίπεδο ως οδηγός για τη συλλογή των απαραίτητων στοιχείων για την παρακολούθηση της στρατηγικής. Αυτό θα υποστηριχθεί από την προτεινόμενη οδηγία INSPIRE (βλ. σημείο 2.4.2), η οποία θα προβλέπει ένα τυποποιημένο έντυπο για τη συλλογή και ανταλλαγή χωρικών πληροφοριών. Στην οδηγία αυτή θα ληφθούν υπόψη οι σχετικές υπό εξέλιξη πρωτοβουλίες, όπως οι ECI, ο Αστικός Έλεγχος II, στο πλαίσιο του οποίου αναλύονται οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά στοιχεία από 200 πόλεις και ο μηχανισμός υποβολής εκθέσεων σχετικά με τις μεταφορές και το περιβάλλον (TERM), που παρέχει στοιχεία για τις μεταφορές και τις σχετικές περιβαλλοντικές παραμέτρους. Θα αξιοποιηθούν επίσης το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Πληροφοριών και Παρατηρήσεων σχετικά με το Περιβάλλον (EIONET), που συγκροτήθηκε από τις χώρες μέλη του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος (ΕΟΠ), καθώς και εργασίες όπως ο αστικός άτλαντας των ΕΟΠ και Κοινού Κέντρου Ερευνών, που αξιολογεί τις σχέσεις μεταξύ της αστικής εξάπλωσης και των κοινωνικών και οικονομικών παραγόντων που την υποκινούν.

<sup>71</sup> "Environmental Issue Report No 30 : Towards an Urban Atlas" (Εκθεση για περιβαλλοντικά ζητήματα: Προς την κατάρτιση αστικού άτλαντα), έκδοση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος/ΚΚΕρ, ISBN 92-9167-470-2



### Παράδειγμα ορθής πρακτικής όσον αφορά τα στοιχεία για το αστικό περιβάλλον

Το σύστημα περιβαλλοντικών πληροφοριών της Πράγας (IOZIP) άρχισε να λειτουργεί τη δεκαετία του '80 και σήμερα επικεντρώνεται στη συλλογή και επεξεργασία στοιχείων για το περιβάλλον και στην διάθεση αυτών των πληροφοριών σε οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης, εμπειρογνώμονες και στο ευρύ κοινό. Με τον τρόπο αυτό παρέχεται στους αρμόδιους για το σχεδιασμό και στους επενδυτές μια άριστη επισκόπηση των περιβαλλοντικών ζητημάτων και της εξέλιξής τους. Το σύστημα υποστηρίζει ποικίλα προϊόντα, όπως ο περιβαλλοντικός άτλαντας<sup>72</sup> (που χρηματοδοτείται από ένα έργο Interact της ΕΕ), μια σειρά από ετήσιες εκθέσεις της κατάστασης του αστικού περιβάλλοντος για την Πράγα<sup>73</sup> από το 1989, CD-ROM με περιεχόμενο τη γενική περιβαλλοντική εξέλιξη της πόλης και ιστοσελίδες στο Διαδίκτυο που προσφέρουν στοιχεία και χάρτες (βασισμένους σε σύστημα γεωγραφικών πληροφοριών) σε ένα ευρύτερο κοινό (πιλοτικό έργο). Η ηλεκτρονική έκδοση παραθέτει επίσης τα στοιχεία που προκύπτουν από το έργο HEAVEN της ΕΕ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και τις καιρικές συνθήκες. Το ευρέως φάσματος, βασιζόμενο στις νέες τεχνολογίες δημοτικό σύστημα πληροφοριών αποδεικνύεται ιδιαίτερα αποδοτικό ως προς τη σύνδεση των διαφόρων περιβαλλοντικών έργων που αφορούν την αειφόρο ανάπτυξη στην πόλη της Πράγας. Υπεύθυνη για τη λειτουργία του συστήματος είναι η πόλη της Πράγας, η οποία καλύπτει και τις σχετικές δαπάνες.

Όσον αφορά τα στοιχεία για το περιβάλλον και την υγεία, η βιοπαρακολούθηση των παιδιών, όπως προβλέπεται στην ευρωπαϊκή στρατηγική για το περιβάλλον και την υγεία, περιλαμβάνει δέσμευση για την εκπόνηση δεικτών περιβάλλοντος και υγείας, συνενώνοντας τις δραστηριότητες που βρίσκονται σε εξέλιξη και στους δύο τομείς, περιβάλλοντος και υγείας. Επιπλέον, η βιοπαρακολούθηση των παιδιών που προβλέπεται στη στρατηγική, θα επικεντρωθεί στα παιδιά σε αστικό περιβάλλον. Το πρόγραμμα αυτό θα επιτρέψει μακροπρόθεσμα να διαπιστωθεί αν η πρόοδος στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος αντανακλάται σε βελτίωση της υγείας των παιδιών και σε ποιες μεγαλουπόλεις και πόλεις απαιτείται πρόσθετη προσπάθεια.

Ενώ για ορισμένα ζητήματα αστικού περιβάλλοντος, όπως η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, έχουν καθοριστεί οριακές τιμές στο ευρωπαϊκό επίπεδο, για πολλά άλλα, όπως οι αειφόροι αστικές μεταφορές, οι στόχοι θα πρέπει να καθορίζονται σε τοπικό επίπεδο. Οι τοπικές αρχές είναι οι πλέον κατάλληλες για να λαμβάνουν υπόψη τις τοπικές συνθήκες, με αποτέλεσμα να αντενδείκνυται ο καθορισμός ενιαίου ευρωπαϊκού στόχου. Εντούτοις, υπάρχει σαφής ανάγκη καθοδήγησης στον καθορισμό στόχων και, συνεπώς, θα ήταν χρήσιμο να συζητηθούν ενδεικτικοί στόχοι εθνικής ή ευρωπαϊκής κλίμακας για ορισμένα ζητήματα. Κατόπιν αυτού, η Επιτροπή θα επιδιώξει να συντάξει κατευθυντήριες γραμμές για τον καθορισμό στόχων και θα διερευνήσει τη δυνατότητα καθορισμού ενδεικτικών στόχων, όπου ενδείκνυται.

Τέλος, ο ΕΟΠ πρέπει, στο πλαίσιο των οικείων δραστηριοτήτων υποβολής τακτικών εκθέσεων, να υποβάλει εκθέσεις σχετικά με την κατάσταση του αστικού περιβάλλοντος στις μεγαλουπόλεις και τις πόλεις της Ευρώπης. Η οδηγία 2003/4/ΕΚ για την πρόσβαση του κοινού σε περιβαλλοντικές πληροφορίες<sup>74</sup> επιβάλλει ήδη στα κράτη μέλη την υποχρέωση να συντάσσουν τακτικά εκθέσεις για την κατάσταση των περιβάλλοντος. Οι σχετικές με την κατάσταση του αστικού περιβάλλοντος εκθέσεις πρέπει να καλύπτουν τα κύρια περιβαλλοντικά πεδία (ατμόσφαιρα, θόρυβος, ύδατα, απόβλητα, βιοποικιλότητα), καθώς επίσης τους τομείς προτεραιότητας της θεματικής στρατηγικής (διαχείριση, μεταφορές, κατασκευές, σχεδιασμός) και τις ευρύτερες πτυχές (υγεία και ποιότητα ζωής). Πρέπει να περιλαμβάνουν κάποια μορφή συγκριτικής αξιολόγησης των επιμέρους μεγαλουπόλεων και

<sup>72</sup> [www.wmap.cz/atlasen](http://www.wmap.cz/atlasen).

<sup>73</sup> [www.praha-mesto.cz/zp/rocnky/eng.asp](http://www.praha-mesto.cz/zp/rocnky/eng.asp)

<sup>74</sup> Οδηγία 2003/4/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 28ης Ιανουαρίου 2003 για την πρόσβαση του κοινού σε περιβαλλοντικές πληροφορίες και για την κατάργηση της οδηγίας 90/313/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 41 της 14.2.2003, σ. 26)

πόλεων. Οι αναλυτικές αυτές εκθέσεις είναι απαραίτητες για την καθοδήγηση της μελλοντικής ανάπτυξης της θεματικής στρατηγικής και τη διάθεση των πληροφοριών στους ευρωπαίους πολίτες και θα χρησίμευαν ως κίνητρο για τις τοπικές αρχές για να βελτιώσουν τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του δήμου/της κοινότητάς τους.

**Προτεινόμενες δράσεις για την προσεχή θεματική στρατηγική**  
(αυτές οι προτάσεις θα αποτελέσουν το αντικείμενο περαιτέρω διαβουλεύσεων το 2004)  
**Ανάπτυξη στόχων και δεικτών**

Η Επιτροπή θα προσδιορίσει βασικούς δείκτες για την παρακολούθηση των αποτελεσμάτων της θεματικής στρατηγικής και της κατάστασης του αστικού περιβάλλοντος.

Τα κράτη μέλη θα ενθαρρυνθούν να υποστηρίξουν τη χρήση των ευρωπαϊκών κοινών δεικτών σε τοπικό επίπεδο.

Ο ΕΟΠ θα υποβάλλει εκθέσεις σχετικά με την κατάσταση του αστικού περιβάλλοντος στην ΕΕ στο πλαίσιο των οικείων δραστηριοτήτων υποβολής τακτικών εκθέσεων και θα εξασφαλίσει την πρόσβαση στα στοιχεία που αφορούν το αστικό περιβάλλον με σκοπό την καλύτερη πληροφόρηση των πολιτικών ιθυνόντων, των φορέων υλοποίησης και του κοινού και την καθοδήγηση και την παρακολούθηση της προόδου της θεματικής στρατηγικής.

Η Επιτροπή θα επιδιώξει να παρέχει στις μεγαλουπόλεις και τις πόλεις καθοδήγηση και συμβουλές για τον καθορισμό στόχων στα ζητήματα αστικού περιβάλλοντος και θα διερευνήσει τις δυνατότητες καθορισμού ενδεικτικών στόχων, όπου ενδείκνυται.

## **5. ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΗΣ ΚΑΘΙΕΡΩΣΗΣ ΟΡΘΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕ ΤΟΠΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ**

### **5.1. Τοπικές αρχές**

Το 1994, ορισμένες μεγαλουπόλεις και πόλεις και δίκτυα τοπικών αρχών της Ευρώπης συνομολόγησαν το Χάρτη του Aalborg<sup>75</sup>, που δεσμεύει τα συμβαλλόμενα μέρη στη διαδικασία της Τοπικής Ατζέντας 21 και στην κατάρτιση μακροπρόθεσμων σχεδίων δράσης για την επίτευξη αειφορίας. Ξεκίνησε η ευρωπαϊκή εκστρατεία για αειφόρους μεγαλουπόλεις και πόλεις με σκοπό τη δικτύωση των συμβαλλομένων μερών, τη σύνδεση των υπαρχόντων δικτύων μεγαλουπόλεων και πόλεων και τη διεύρυνση της συμμετοχής στο Χάρτη. Μέχρι σήμερα, οι πολιτικοί αντιπρόσωποι περισσότερων από 1.950 πόλεων και μεγαλουπόλεων από 41 ευρωπαϊκές χώρες έχουν δεσμεύσει τους δήμους/τις κοινότητες τους στο Χάρτη<sup>76</sup>. Αυτές οι μεγαλουπόλεις και πόλεις και τα δίκτυά τους υπήρξαν η κινητήρια δύναμη της διαμόρφωσης της Τοπικής Ατζέντας 21 και της πρακτικής εφαρμογής της και τώρα συζητούν την πρωτοβουλία Aalborg+10, που θα προχωρεί ένα σημαντικό βήμα περισσότερο, δεσμεύοντας τα συμβαλλόμενα μέρη της σε ρητούς και ποσοτικούς στόχους και δράσεις για την επόμενη δεκαετία.

#### **Παράδειγμα ορθής πρακτικής στην εφαρμογή Τοπικής Ατζέντας 21**

Η σχετική με την Τοπική Ατζέντα 21 διαδικασία άρχισε στη Φεράρα (Ιταλία) το 1998 και σήμερα έχει καταστεί αναπόσπαστο μέρος της αναπτυξιακής στρατηγικής της πόλης. Η συνεχής έμφαση στην ευαισθητοποίηση είχε ως αποτέλεσμα οι γενικές αρχές της αειφορίας να είναι πλέον ευρέως κατανοητές από τους τοπικούς παράγοντες

<sup>75</sup> [www.sustainable-cities.org/keydocs.html](http://www.sustainable-cities.org/keydocs.html)

<sup>76</sup> Ορισμένες περιφέρειες έχουν προσχωρήσει σε ανάλογη πρωτοβουλία, το Χάρτη της Βαλένθιας του 1998.

και να αποτελούν μέρος της καθημερινής πρακτικής. Χρησιμοποιήθηκε ένα ευρύ φάσμα μεθόδων προώθησης της συμμετοχής και των συμπράξεων (π.χ. φόρουμ, ημερίδες, ομάδες εργασίας, συμφωνίες, έργα) για την κατάρτιση και την εφαρμογή σειράς εθελοντικών τοπικών σχεδίων, που καλύπτουν μεταξύ άλλων, την ενέργεια, την κυκλοφορία, την υγεία και την πρόνοια. Τα σχέδια αυτά αποτελούν σήμερα τη βάση του νέου Σχεδίου Πόλης. Το 2002 το δημοτικό συμβούλιο ενέκρινε τον πρώτο περιβαλλοντικό ισολογισμό του, που περιλαμβάνει στόχους διαχείρισης των φυσικών πόρων, οικολογικές προμήθειες και την εφαρμογή τοπικού συστήματος διαχείρισης του περιβάλλοντος.

Η Επιτροπή έχει χρηματοδοτήσει το Χάρτη του Aalborg, την Εκστρατεία και τα διάφορα δίκτυα που επιδιώκουν αειφόρο αστική ανάπτυξη, κυρίως μέσω του κοινοτικού πλαισίου συνεργασίας για την προαγωγή της αειφόρου αστικής ανάπτυξης<sup>77</sup>. Είναι επίσης διαθέσιμοι και άλλοι χρηματοδοτικοί πόροι. Η πρωτοβουλία INTERREG<sup>78</sup> προσφέρει αρκετές δυνατότητες για την ανταλλαγή εμπειριών αειφόρου αστικής ανάπτυξης ανάμεσα στις μεγαλουπόλεις και πόλεις και για την ανάληψη έργων που καλύπτουν την ανάπτυξη περιβαλλοντικής υποδομής μικρής κλίμακας, αν και προς το παρόν οι μεγαλουπόλεις και οι πόλεις δεν αξιοποιούν πλήρως αυτές τις δυνατότητες. Ομοίως, το πρόγραμμα URBACT παρέχει στις μεγαλουπόλεις και πόλεις που μετέχουν στην πρωτοβουλία URBAN τη δυνατότητα να ανταλλάσσουν εμπειρίες και βέλτιστες πρακτικές. Η Επιτροπή χρηματοδοτεί επίσης δραστηριότητες αδελφοποίησης πόλεων<sup>79</sup> με στόχο τη σύσφιξη των υφισταμένων δεσμών μεταξύ πόλεων και την ενθάρρυνση νέων πρωτοβουλιών αδελφοποίησης. Πάνω από 1 εκατομμύριο άτομα ετησίως επωφελούνται από την πρωτοβουλία, ενώ τα περιβαλλοντικά θέματα αντιπροσωπεύουν περίπου το ένα τρίτο των 1.250 έργων αδελφοποίησης που χρηματοδοτούνται κάθε έτος. Η πρωτοβουλία αδελφοποίησης πόλεων προσφέρει στις μεγαλουπόλεις και τις πόλεις ένα άριστο μέσο ανταλλαγής εμπειριών και ορθών πρακτικών στο ευρύ φάσμα των ζητημάτων αστικού περιβάλλοντος. Επιπλέον, τα διάφορα ερευνητικά προγράμματα της ΕΕ που αφορούν τις αστικές περιοχές (βλ. παράρτημα 3) συνενώνουν πολλές εκατοντάδες πόλεις σε πολυάριθμα έργα, όπου συνεργάζονται στην ανάπτυξη και την εφαρμογή βέλτιστης πρακτικής.

Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να διαδραματίσουν ισχυρό ρόλο στην προώθηση βέλτιστων πρακτικών, της υιοθέτησης της Τοπικής Ατζέντας 21, του Χάρτη του Aalborg και ανάλογων πρωτοβουλιών.

Λαμβάνοντας υπόψη την ανάπτυξη της στρατηγικής και μιας προσέγγισης στην Τοπική Ατζέντα 21 στραμμένης περισσότερο στη δράση, η Επιτροπή θα εξετάσει τρόπους προσαρμογής και εξέλιξης της χρηματοδοτικής στήριξης που χορηγείται στις τοπικές αρχές και στα δίκτυά τους, μεταξύ άλλων με αναθεώρηση του πλαισίου συνεργασίας για την προαγωγή της αειφόρου αστικής ανάπτυξης. Η Επιτροπή θα διερευνήσει επίσης τη δυνατότητα αξιοποίησης του πλαισίου συνεργασίας για την ευρύτερη διάδοση των αποτελεσμάτων των έργων του προγράμματος "Η πόλη του μέλλοντος και η πολιτιστική κληρονομιά" και άλλων ευρωπαϊκών έργων σχετικών με το αστικό περιβάλλον.

## 5.2. Ο ρόλος των πολιτών

Η θεματική στρατηγική θα δώσει αναπόφευκτα έμφαση ως επί το πλείστον σε συστάσεις για ανάληψη δράσης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα κράτη μέλη και τις τοπικές αρχές.

<sup>77</sup> Απόφαση αριθ. 1411/2001/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2001 σχετικά με το κοινοτικό πλαίσιο συνεργασίας για την προαγωγή της βιώσιμης ανάπτυξης σε αστικό περιβάλλον (ΕΕ L 191 της 13.7.2001, σ. 1)

<sup>78</sup> [www.interreg3c.net](http://www.interreg3c.net)

<sup>79</sup> [http://www.europa.eu.int/comm/dgs/education\\_culture/towntwin/index\\_el.html](http://www.europa.eu.int/comm/dgs/education_culture/towntwin/index_el.html)

Εντούτοις, οι πολίτες ατομικά μπορούν να διαδραματίσουν ζωτικής σημασίας ρόλο στην επίτευξη αειφόρου και υγιούς αστικού περιβάλλοντος.

Η συμμετοχή του κοινού στη λήψη αποφάσεων αναγνωρίζεται ως απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη αειφορίας. Οι πρωτοβουλίες όπως η σύμβαση του Ώρχους και το Λευκό Βιβλίο για τη διακυβέρνηση προωθούν τη συμμετοχή του κοινού και οι τυχόν προτάσεις στη στρατηγική για κατάρτιση σχεδίων από τους δήμους και τις κοινότητες θα περιλαμβάνουν κατάλληλες διατάξεις για τη συμμετοχή των πολιτών.

Πιο ουσιαστικά, οι αποφάσεις και η συμπεριφορά των ατόμων ασκούν ισχυρή επιρροή στην επιτυχία οποιουδήποτε τοπικού σχεδίου ή πλαισίου δράσης. Τα άτομα μπορούν να επιλέξουν αν θα περπατήσουν ή θα χρησιμοποιήσουν ποδήλατο, λεωφορείο ή το αυτοκίνητό τους. Μπορούν να επιλέξουν ποια πηγή ενέργειας θα χρησιμοποιήσουν για να θερμάνουν την κατοικία τους και κατά πόσον θα επενδύσουν σε καλύτερη μόνωση. Όπως αναφέρεται στην παρούσα ανακοίνωση, η άγνοια των πολιτών για τις περιβαλλοντικές συνέπειες των ενεργειών τους αποτελεί μερικές φορές σοβαρό εμπόδιο, αποτρέποντας μια πιο αειφόρο προσέγγιση. Η ευαισθητοποίηση του κοινού και η αλλαγή συμπεριφοράς είναι κατ' ανάγκη σημαντικό στοιχείο κάθε στρατηγικής για την επίτευξη υψηλής ποιότητας και υγιούς αστικού περιβάλλοντος.

Στο ευρωπαϊκό επίπεδο, η Επιτροπή αναλαμβάνει ποικίλες δραστηριότητες ευαισθητοποίησης, όπως η Ευρωπαϊκή Ημέρα Χωρίς Αυτοκίνητα, οι οποίες θα συνεχιστούν. Θα αναπτυχθούν νέες δραστηριότητες, όπως οι Πράσινες Αστικές Ημέρες, κατά τις οποίες οι πόλεις θα παρουσιάζουν στους πολίτες τους τις περιβαλλοντικές δραστηριότητες και επιδόσεις τους. Οι στρατηγικές που καταστρώνονται από τους δήμους/τις κοινότητες, τις περιφέρειες και τις εθνικές κυβερνήσεις πρέπει να προβλέπουν όχι μόνο τη συμμετοχή του κοινού, αλλά και κατάλληλες δραστηριότητες που ενθαρρύνουν αλλαγές στη συμπεριφορά.

#### **Προτεινόμενες δράσεις για την προσεχή θεματική στρατηγική**

*(αυτές οι προτάσεις θα αποτελέσουν το αντικείμενο περαιτέρω διαβουλεύσεων το 2004)*

#### **Υποστήριξη της καθιέρωσης ορθών πρακτικών σε τοπικό επίπεδο**

Η Επιτροπή θα προτείνει αναθεωρημένο κοινοτικό πλαίσιο συνεργασίας για την προαγωγή της αειφόρου αστικής ανάπτυξης.

Η Επιτροπή θα διερευνήσει τρόπους βελτίωσης της διάδοσης στις μεγαλουπόλεις και τις πόλεις, των αποτελεσμάτων της έρευνας που αφορά τις αστικές περιοχές.

Η Επιτροπή θα εξετάσει τρόπους με τους οποίους μπορεί να στηρίξει την ανάπτυξη πρωτοβουλίας Aalborg+10 από τις μεγαλουπόλεις και τις πόλεις για την ανάληψη συντονισμένης δράσης που θα τις δεσμεύει σε ρητούς και ποσοτικούς στόχους για την επόμενη δεκαετία.

## **6. ΕΠΟΜΕΝΑ ΒΗΜΑΤΑ**

Στην κατάρτιση της πρότασής της για τη θεματική στρατηγική, που έχει προγραμματιστεί για τα μέσα του 2005, η Επιτροπή θα συνεχίσει τη διαδικασία εκτενών διαβουλεύσεων που άρχισε για να τη βοηθήσει στη σύνταξη της παρούσας ανακοίνωσης και ζητά συνεισφορές σε σχετικές με τις ιδέες και τις προσεγγίσεις που παρουσιάζονται. Για το σκοπό αυτό, το 2004 η Επιτροπή θα διοργανώσει πολλές διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερομένους και θα συγκροτήσει τεχνικές ομάδες εργασίας για να μελετηθούν λεπτομερέστερα οι προτεινόμενες,

δράσεις, η σκοπιμότητά τους και ο τρόπος με τον οποίο θα συμβάλουν στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος. Στις σχετικές εκδηλώσεις θα συμμετάσχει ένα ευρύ φάσμα ενδιαφερομένων και εμπειρογνομόνων, μεταξύ των οποίων αντιπρόσωποι των κρατών μελών, των υπό ένταξη και υποψηφίων προς ένταξη χωρών, των περιφερειών, πόλεων, επιχειρήσεων, μη κυβερνητικών οργανισμών και της ακαδημαϊκής κοινότητας.

Ο δικτυακός τόπος της Επιτροπής ([www.europa.eu.int/comm/environment/urban/thematic\\_strategy.htm](http://www.europa.eu.int/comm/environment/urban/thematic_strategy.htm)) θα παρέχει ενημερωμένη τεκμηρίωση και τη δυνατότητα απευθείας υποβολής παρατηρήσεων από τους ενδιαφερομένους (η προθεσμία υποβολής παρατηρήσεων λήγει την 1η Απριλίου 2004).

## **Παράρτημα 1: Διαμορφωση πολιτικής για το αστικό περιβάλλον**

Η θεματική στρατηγική θα αποτελέσει σημαντικό στάδιο μιας σειράς πρωτοβουλιών που έχουν συμβάλει στη διαμόρφωση της πολιτικής της Ευρώπης για το αστικό περιβάλλον.

Το "Πράσινο Βιβλίο για το αστικό περιβάλλον" του 1990<sup>80</sup> παρουσίασε μια πλήρη και διορατική επισκόπηση των προκλήσεων που αντιμετωπίζει το αστικό περιβάλλον και πρότεινε για πρώτη φορά μια γενική προσέγγιση και μια σειρά δράσεις στο ευρωπαϊκό επίπεδο, τονίζοντας τη σημασία της συνεργασίας και της ολοκλήρωσης των πολιτικών.

Το 1991 συγκροτήθηκε η ομάδα εμπειρογνομόνων της ΕΕ για το αστικό περιβάλλον.

Το 1993 ξεκίνησε το έργο για τις αειφόρους πόλεις. Οι στόχοι του ήσαν η προβολή νέων ιδεών για αειφορία στις ευρωπαϊκές αστικές περιοχές, η ενθάρρυνση της ευρείας ανταλλαγής εμπειριών, η διάδοση ορθών πρακτικών επίτευξης αειφορίας στο αστικό επίπεδο, η διατύπωση συστάσεων προς τα θεσμικά όργανα της ΕΕ και τις εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές και η συνδρομή στην εφαρμογή του 5<sup>ου</sup> προγράμματος δράσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στον τομέα του περιβάλλοντος.

Το 1996, η ομάδα εμπειρογνομόνων της ΕΕ εκπόνησε τη σημαντική έκθεση «Ευρωπαϊκές αειφόροι πόλεις» για την υποστήριξη της διαδικασίας της Τοπικής Ατζέντας 21. Η έκθεση αυτή παρείχε ένα λεπτομερές πλαίσιο τοπικής δράσης, που όριζε την αστική διαχείριση, την ολοκλήρωση των πολιτικών, τη θεώρηση με γνώμονα τα οικοσυστήματα και τη συνεργασία και τη σύμπραξη ως βασικές αρχές της πορείας προς την αειφορία στις αστικές περιοχές.

Βασιζόμενη στην ανωτέρω έκθεση, η ανακοίνωση του 1997 με τον τίτλο «Προς ένα πρόγραμμα για το αστικό περιβάλλον στην Ευρωπαϊκή Ένωση»<sup>81</sup> επικεντρωνόταν στις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις και πόλεις, και τόνιζε την αναγκαιότητα της αστικής προοπτικής στις πολιτικές της ΕΕ. Ακολούθησε η ανακοίνωση του 1998 «Αειφόρος αστική ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση: πλαίσιο δράσης»<sup>82</sup> που υιοθέτησε για πρώτη φορά μια πραγματική προσέγγιση αειφόρου ανάπτυξης, με τέσσερις αλληλοεξαρτώμενους πολιτικούς στόχους:

- *ενίσχυση της οικονομικής ευημερίας και της απασχόλησης στις μεγαλουπόλεις και τις πόλεις,*
- *προώθηση της ισότητας, της κοινωνικής ένταξης και της ανανέωσης στις αστικές περιοχές,*
- *προστασία και βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος με απώτερο σκοπό την τοπική και πλανητική αειφορία και*
- *συμβολή στην καλή διακυβέρνηση και στην ενδυνάμωση της τοπικής εξουσίας.*

Ειδικότερα, στην ανακοίνωση αυτή περιγράφονται λεπτομερώς μια σειρά από πολιτικούς στόχους βελτίωσης του αστικού περιβάλλοντος που παραμένουν έγκυροι και θα αποτελέσουν την κύρια βάση της θεματικής στρατηγικής:

---

<sup>80</sup> COM(90) 218 τελικό

<sup>81</sup> COM(97) 197 τελικό

<sup>82</sup> COM(98) 605 τελικό

- βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα στις αστικές περιοχές, της αξιοπιστίας και της ποιότητας των παροχών πόσιμου νερού, της προστασίας και διαχείρισης των επιφανειακών και των υπογείων υδάτων· μείωση στην πηγή, της ποσότητας λυμάτων που χρειάζονται τελική διάθεση και περιορισμός του περιβαλλοντικού θορύβου·
- προστασία και βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς και προαγωγή της βιοποικιλότητας και των χώρων πρασίνου στις αστικές περιοχές·
- προώθηση αποδοτικών ως προς τους πόρους οικιστικών μοντέλων που ελαχιστοποιούν την κατάληψη εδάφους και την αστική εξάπλωση·
- ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μεταφορών, ακολουθώντας πορεία οικονομικής ανάπτυξης με μικρότερη ένταση μεταφορών και ενθαρρύνοντας τη χρήση πιο φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μεταφοράς·
- βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των επιχειρήσεων με την προώθηση ορθής περιβαλλοντικής διαχείρισης σε όλους τους κλάδους·
- επίτευξη μετρήσιμης και σημαντικής μείωσης των εκπομπών αερίων που ευθύνονται για το φαινόμενο του θερμοκηπίου στις αστικές περιοχές, κυρίως με ορθολογική χρήση της ενέργειας, αύξηση της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και της συμπαραγωγής θερμότητας και ηλεκτρικής ενέργειας και με τη μείωση των αποβλήτων·
- ελαχιστοποίηση και διαχείριση των περιβαλλοντικών κινδύνων στις αστικές περιοχές·
- προαγωγή πιο ολιστικών, ολοκληρωμένων και περιβαλλοντικά βιώσιμων προσεγγίσεων της διαχείρισης των αστικών περιοχών, σε λειτουργικές αστικές περιοχές, ενθάρρυνση των βασιζόμενων στα οικοσυστήματα προσεγγίσεων που αναγνωρίζουν την αλληλεξάρτηση πόλης και υπαίθρου, βελτιώνοντας κατά συνέπεια τη σύνδεση των αστικών κέντρων με τα αγροτικά περίχωρά τους.

Το 2001, η ομάδα εμπειρογνομόνων της ΕΕ εκπόνησε την έκθεση «Προς αιεφόρους χρήσεις αστικής γης: συμβουλές προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για πολιτική και δράση».

Σε ευρύτερο επίπεδο, το άρθρο 6 της Συνθήκης τοποθετεί την αιεφόρο ανάπτυξη στον πυρήνα των πολιτικών και των δράσεων της ΕΕ, όπως επισημαίνεται στην ανακοίνωση του 2001 με τον τίτλο «Αιεφόρος ανάπτυξη της Ευρώπης για έναν καλύτερο κόσμο: στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αιεφόρο ανάπτυξη»<sup>83</sup>.

---

<sup>83</sup> COM(2001) 264 τελικό

## **Παράρτημα 2: Ευρωπαϊκό όραμα για αειφόρους πόλεις, αστική διαχείριση, αστικές μεταφορές, κατασκευές και πολεοδομικό σχεδιασμό**

Το όραμα που προτείνεται στις επόμενες παραγράφους διαμορφώθηκε μετά από εκτενείς διαβουλεύσεις και θα χρησιμοποιηθεί για να κατευθύνει τη στρατηγική και όσους πρόκειται να διαδραματίσουν πρωτεύοντα ρόλο στην εφαρμογή της.

### **Ευρωπαϊκές πόλεις του 21<sup>ου</sup> αιώνα**

Οι πόλεις και οι μεγαλουπόλεις πρέπει να σχεδιάζονται, να κατασκευάζονται και να διοικούνται έτσι ώστε να υποστηρίζουν μια υγιή, δυναμική και περιβαλλοντικά αποδοτική οικονομία, χωρίς αποκλεισμούς, να εξασφαλίζουν την ευημερία και να καλύπτουν τις ανάγκες των πολιτών τους με τρόπο συμβατό προς τις αρχές της αειφορίας και να είναι ευαίσθητες στα φυσικά συστήματα που τις συντηρούν και να λειτουργούν σε αρμονία με αυτά.

### **Όραμα για αειφόρο αστική διαχείριση**

Αειφόρος αστική διαχείριση είναι μια διαδικασία με την οποία μπορεί να εξασφαλιστεί η αειφόρος ανάπτυξη των αστικών περιοχών, των περιχώρων τους και των περιφερειών μέσα στις οποίες βρίσκονται. Επιδιώκει να ελαχιστοποιήσει τις αρνητικές επιδράσεις των αστικών περιοχών στους οικολογικούς κύκλους σε όλα τα επίπεδα, εφαρμόζοντας την αρχή της προφύλαξης και να βελτιώσει τις οικολογικές συνθήκες για να καταστήσει τις πόλεις υγιεινούς τόπους διαβίωσης.

Επικεντρώνεται στη διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος μέσα στο κοινωνικό και οικονομικό πλαίσιο του, εντάσσοντας το περιβάλλον στις άλλες πολιτικές και αναγνωρίζοντας τον αλληλένδετο χαρακτήρα της κοινωνικής, της οικονομικής και της περιβαλλοντικής σφαίρας, καθώς και την ανάγκη να αποδίδουν οι πολιτικές δίκαια και αμερόληπτα αποτελέσματα.

Απαιτεί μεταρρυθμίσεις στις οργανωτικές δομές, που επιτρέπουν την ανάπτυξη ολοκληρωμένων πολιτικών προσεγγίσεων στα αστικά προβλήματα και βασίζεται στις καλύτερες διαθέσιμες πληροφορίες για την κατάσταση του περιβάλλοντος, χρησιμοποιώντας τις καταλληλότερες προσεγγίσεις και εργαλεία που καλύπτουν τις συγκεκριμένες ανάγκες της εκάστοτε αστικής περιοχής. Οι τοπικές αρχές είναι οι φυσικοί φορείς της αειφόρου αστικής διαχείρισης.

Αναπτύσσει πνεύμα μάθησης, κατανόησης και σεβασμού εντός των οργανισμών και μεταξύ των ατόμων που συμμετέχουν στις διαδικασίες χάραξης πολιτικής για αειφόρο ανάπτυξη και περιλαμβάνει τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων, των οργανωμένων συμφερόντων και των πολιτών σε ανοικτή διαδικασία λήψης αποφάσεων χωρίς αποκλεισμούς.

Είναι ένας αέναος κύκλος ανάλυσης προβλημάτων, σχεδιασμού και προγραμματισμού, εφαρμογής, ελέγχου και παρακολούθησης, εκτίμησης της προόδου και αξιολόγησης, που στηρίζεται στις συσσωρευμένες γνώσεις και εμπειρίες, ώστε να εξασφαλίζει ότι οι νέες πολιτικές προσεγγίσεις αντλούν διδάγματα από τις προηγούμενες επιδόσεις και αναγνωρίζει την ανάγκη μακροπρόθεσμης θεώρησης στη χάραξη πολιτικής.

### **Όραμα για αειφόρους αστικές μεταφορές**

Ένα αειφόρο σύστημα αστικών μεταφορών:



- υποστηρίζει την ελευθερία μετακίνησης, την υγεία, την ασφάλεια και την ποιότητα ζωής των πολιτών της σημερινής και των μελλοντικών γενεών,
- είναι περιβαλλοντικά αποδοτικό και
- υποστηρίζει μια δυναμική οικονομία, χωρίς αποκλεισμούς, που παρέχει πρόσβαση στις ευκαιρίες και στις υπηρεσίες σε όλους, συμπεριλαμβανομένων των λιγότερο εύπορων, των ηλικιωμένων και των ατόμων με αναπηρία, ανεξαρτήτως του αν είναι κάτοικοι της πόλης.

Επιτυγχάνει τους ανωτέρω στόχους, μεταξύ άλλων με:

- την προαγωγή της ορθολογικότερης χρήσης των ιδιωτικών αυτοκινήτων και την προώθηση καθαρών, αθόρυβων και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων που κινούνται με ανανεώσιμα ή εναλλακτικά καύσιμα·
- την παροχή άνετου, σύγχρονου και πυκνού δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών με τακτικά και πυκνά δρομολόγια και ανταγωνιστικά τιμολόγια·
- την αύξηση του μεριδίου της μεταφοράς χωρίς μηχανοκίνητα μέσα (πεζοπορία και ποδηλασία)·
- την αποδοτικότερη δυνατή χρήση γης·
- τη διαχείριση της ζήτησης μεταφορών με τη χρήση οικονομικών μέσων και σχεδίων για την αλλαγή συμπεριφοράς και τη διαχείριση της κινητικότητας·
- την ενεργό, ολοκληρωμένη διαχείρισή του, με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων·
- την επιδίωξη ποσοτικών, βραχυπρόθεσμων, μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων στόχων, συνοδευόμενων από αποτελεσματικό σύστημα ελέγχου.

### **Όραμα για αειφόρο δόμηση**

Αειφόρος δόμηση είναι μια διαδικασία κατά την οποία όλοι οι εμπλεκόμενοι παράγοντες (π.χ. ιδιοκτήτης οικοπέδου, χρηματοδότης, μηχανικός, αρχιτέκτονας, κατασκευαστής, προμηθευτής υλικών, αρμόδια για την έκδοση αδειών αρχή) συνδυάζουν τις λειτουργικές, οικονομικές, περιβαλλοντικές και ποιοτικές παραμέτρους για την ανέγερση και την ανακαίνιση κτιρίων και δομημένου περιβάλλοντος τα οποία:

- είναι ελκυστικά, ανθεκτικά, λειτουργικά, προσιτά και προσφέρουν άνετες και υγιεινές συνθήκες διαβίωσης και χρήσης, προάγοντας την ευημερία όλων όσοι κυκλοφορούν σ' αυτά·
- είναι αποδοτικά ως προς τους πόρους, ειδικότερα την ενέργεια, τα υλικά και το νερό, διευκολύνοντας τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και απαιτώντας ελάχιστη εξωτερική ενέργεια για να λειτουργήσουν, αξιοποιώντας κατάλληλα τα όμβρια και τα υπόγεια ύδατα, αντιμετωπίζοντας σωστά τα υγρά απόβλητα και χρησιμοποιώντας υλικά που είναι φιλικά προς το περιβάλλον, μπορούν να ανακυκλωθούν εύκολα ή να επαναχρησιμοποιηθούν, δεν περιέχουν επικίνδυνες ουσίες και επιδέχονται ακίνδυνη τελική διάθεση·
- σέβονται τον περίγυρο και την τοπική πολιτιστική και άλλη κληρονομιά·

- διατίθενται σε ανταγωνιστικές τιμές, ιδίως εάν ληφθούν υπόψη πιο μακροπρόθεσμες παράμετροι, όπως οι δαπάνες συντήρησης, η ανθεκτικότητα και οι τιμές μεταπώλησης.

### **Όραμα για αειφόρο πολεοδομικό σχεδιασμό**

Αειφόρος πολεοδομικός σχεδιασμός είναι μια διαδικασία με την οποία όλοι οι εμπλεκόμενοι παράγοντες (εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές, πολίτες, οργανώσεις κοινοτήτων, μη κυβερνητικοί οργανισμοί, πανεπιστημιακοί και επιχειρήσεις) συνεργάζονται για να ενσωματώσουν τις λειτουργικές, περιβαλλοντικές και ποιοτικές παραμέτρους στη μελέτη και στο σχεδιασμό ενός δομημένου περιβάλλοντος που:

- δημιουργεί ωραίους, χαρακτηριστικούς, ασφαλείς, υγιεινούς και υψηλής ποιότητας χώρους διαβίωσης και εργασίας για τους ανθρώπους, οι οποίοι καλλιεργούν έντονο αίσθημα κοινότητας, υπερηφάνειας, κοινωνικής δικαιοσύνης, ένταξης και ταυτότητας·
- υποστηρίζει μια δυναμική, ισόρροπη και δίκαιη οικονομία, χωρίς αποκλεισμούς, η οποία προάγει την ανανέωση των αστικών περιοχών·
- μεταχειρίζεται το έδαφος ως πολύτιμο πόρο που πρέπει να χρησιμοποιείται με τον αποδοτικότερο δυνατό τρόπο, με την επαναχρησιμοποίηση των γαιών και των κενών ιδιοκτησιών μέσα στην αστική περιοχή αντί της αναζήτησης νέων εκτάσεων εκτός αυτής και με την αποφυγή της αστικής εξάπλωσης (συμπαγείς πόλεις και, σε περιφερειακό επίπεδο, συγκεντρωμένη αποκέντρωση)·
- λαμβάνει υπόψη τη σχέση μεταξύ πόλης και ενδοχώρας και ευρύτερης περιφέρειας·
- εξασφαλίζει ότι τα νέα έργα αξιοποίησης είναι στρατηγικά χωροθετημένα, μπορούν να εξυπηρετηθούν από τις δημόσιες συγκοινωνίες και σέβονται το φυσικό περιβάλλον (βιοποικιλότητα, υγεία, περιβαλλοντικός κίνδυνος)·
- χαρακτηρίζεται από επαρκή πυκνότητα και ένταση δραστηριότητας και χρήσης, ώστε υπηρεσίες όπως οι δημόσιες συγκοινωνίες να είναι βιώσιμες και αποδοτικές, ενώ ταυτόχρονα σέβονται ένα υψηλής ποιότητας περιβάλλον διαβίωσης (ιδιωτική ζωή, προσωπικός χώρος και ελαχιστοποίηση των δυσμενών επιδράσεων, π.χ. θόρυβος)·
- προάγει τη μικτή χρήση γης για την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της εγγύτητας, ώστε να ελαχιστοποιείται η ανάγκη μετακινήσεων μεταξύ κατοικίας, καταστημάτων και τόπου εργασίας·
- διαθέτει χώρους πρασίνου για τη βελτιστοποίηση της οικολογικής ποιότητας της αστικής περιοχής (βιοποικιλότητα, μικροκλίμα και ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα)·
- διαθέτει υψηλής ποιότητας και καλά σχεδιασμένη υποδομή, όπου συμπεριλαμβάνονται υπηρεσίες δημοσίων συγκοινωνιών, οδοί, διαδρομές και ποδηλατόδρομοι, ώστε να προάγει την ευχέρεια πρόσβασης, ιδιαίτερα για τις μειονεκτούσες κοινότητες και να υποστηρίζει ένα υψηλό επίπεδο κοινωνικής, πολιτιστικής και οικονομικής δραστηριότητας·

- εφαρμόζει υπερσύγχρονες προσεγγίσεις όσον αφορά την εξοικονόμηση πόρων, όπως η κατοικία χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης, οι μεταφορές χαμηλής κατανάλωσης καυσίμων, η τηλεθέρμανση και τα συστήματα ανακύκλωσης·
- σέβεται και ενισχύει τις υφιστάμενες πολιτιστική κληρονομιά και κοινότητες.

### **Παράρτημα 3: Παραδείγματα χρηματοδοτούμενων από την Επιτροπή έργων και πρωτοβουλιών έρευνας ή επίδειξης για την υποστήριξη της αειφορίας στην αστική διαχείριση, στις αστικές μεταφορές και δόμηση και στον πολεοδομικό σχεδιασμό**

#### **Αειφόρος αστική διαχείριση**

Η κεντρική δράση "Η πόλη του μέλλοντος και η πολιτιστική κληρονομιά" του 5<sup>ου</sup> προγράμματος πλαισίου έρευνας<sup>84</sup> έχει συμβάλει ενεργά στην παροχή εργαλείων που χρειάζονται οι Αρχές των πόλεων για να διαχειριστούν τις αστικές περιοχές τους (π.χ., στο έργο ECOLUP<sup>85</sup> χρησιμοποιείται το ευρωπαϊκό σύστημα οικολογικού ελέγχου EMAS για τη διαχείριση του σχεδιασμού χρήσεων γης από τις τοπικές αρχές) και στην οικοδόμηση θεσμικής και κοινωνικής ικανότητας αστικής αειφορίας. Στο έργο LASALA διενεργήθηκε πλήρης επισκόπηση της πρωτοβουλίας "Τοπική Ατζέντα 21" στην Ευρώπη και δημιουργήθηκε ένα εργαλείο αυτοκριτικής για να το χρησιμοποιούν οι τοπικές αρχές κατά την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις επιδόσεις τους. Στο έργο PASTILLE διερευνάται πώς θα πρέπει να χρησιμοποιούνται οι περιβαλλοντικοί δείκτες για να είναι πιο αποτελεσματικοί. Η Επιτροπή χρηματοδοτεί επίσης ένα έργο αξιολόγησης από ομολόγους για τις τοπικές διοικητικές υπηρεσίες που χρησιμοποιούν το EMAS<sup>86</sup>. Στον τομέα της διαχείρισης των αστικών αποβλήτων, στο έργο SWA, λόγω χάριν, αναπτύσσεται μεθοδολογία ανάλυσης των στερεών αποβλήτων, η οποία υποβάλλεται σε δοκιμή σε ορισμένες πόλεις της ΕΕ και υπό ένταξη χωρών, ενώ στο έργο PAYT αναλύονται τα πιθανά πλεονεκτήματα και προβλήματα της πολιτικής "πληρωμή κατά την απόρριψη". INTEGAIRE είναι η επωνυμία ενός θεματικού δικτύου που καλύπτει τη διαχείριση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και την αστική διακυβέρνηση και τροφοδοτεί την πρωτοβουλία "Καθαρός αέρας για την Ευρώπη".

#### **Αειφόροι αστικές μεταφορές**

Για να προωθήσει τη διάδοση ορθών πρακτικών σε όλη την Ευρώπη, η Επιτροπή παρέχει χρηματοδοτική στήριξη στις πιο προηγμένες πόλεις "φάρους" της Ευρώπης μέσω της πρωτοβουλίας CIVITAS<sup>87</sup>. Η πρωτοβουλία αυτή, σήμερα, συνενώνει και στηρίζει μια πρώτη ομάδα 19 πόλεων πρόθυμων να εφαρμόσουν και να επιδείξουν τολμηρά και καινοτόμα μέτρα για τη ριζική βελτίωση των οικείων συστημάτων αστικών μεταφορών. Μια δεύτερη ομάδα πόλεων CIVITAS θα επιλεγεί το 2004. Ο δικτυακός τόπος ELTIS<sup>88</sup> και διάφορα προγράμματα διδασκαλίας<sup>89</sup> χρησιμοποιούνται για να ενισχύσουν τις γνώσεις των επαγγελματιών του κλάδου των αστικών μεταφορών. Η πρωτοβουλία συγκριτικής αξιολόγησης αστικών μεταφορών<sup>90</sup> παρέχει στις πόλεις τη δυνατότητα να αξιολογήσουν και να βελτιώσουν τις επιδόσεις των οικείων συστημάτων μεταφορών μέσω αυτοκριτικής.

Η Επιτροπή στηρίζει δραστηριότητες έρευνας και επίδειξης βέλτιστης πρακτικής μέσω των ερευνητικών προγραμμάτων "Βιώσιμη κινητικότητα και συνδυασμός μεταφορικών μέσων"<sup>91</sup> και "Ενέργεια"<sup>92</sup>. Τα σχετικά έργα περιλαμβάνουν, εκτός από την προαναφερόμενη πρωτοβουλία CIVITAS, το μεγαλύτερο παγκοσμίως έργο επίδειξης λεωφορείου που κινείται

84 [www.cordis.lu/eesd/ka4/home.html](http://www.cordis.lu/eesd/ka4/home.html)

85 [www.ecolup.info](http://www.ecolup.info)

86 [www.emascities.org](http://www.emascities.org)

87 [www.civitas-initiative.org](http://www.civitas-initiative.org)

88 [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

89 [www.transport-training.org](http://www.transport-training.org), [www.eu-portal.net](http://www.eu-portal.net)

90 [www.eltis.org/benchmarking/](http://www.eltis.org/benchmarking/)

91 [europa.eu.int/comm/research/growth/gcc/ka02.html](http://europa.eu.int/comm/research/growth/gcc/ka02.html)

92 [europa.eu.int/comm/research/energy/nn/nn\\_rt\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/research/energy/nn/nn_rt_en.html)

με κυψέλη καυσίμου (CUTE). Καλύπτουν θέματα όπως η εφαρμογή συστημάτων χρέωσης των χρηστών του αστικού οδικού δικτύου (PROGRESS), οι απαιτήσεις της πολιτικής για υψηλής ποιότητας δημόσιες συγκοινωνίες (VOYAGER), οι κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις των επενδύσεων σε αστικές μεταφορές (TRANSECON), οι πολιτικές για τις αστικές μεταφορές εμπορευμάτων (BESTUFS) και η αξιολόγηση των προγραμμάτων που αφορούν τη διαχείριση της κινητικότητας και την αλλαγή συμπεριφοράς (MOST, TAPESTRY).

Το ερευνητικό πρόγραμμα "Η πόλη του μέλλοντος και η πολιτιστική κληρονομιά" καλύπτει τις αστικές μεταφορές και, ειδικότερα, τις σχέσεις με άλλα ζητήματα. Παραδείγματα σχετικών έργων είναι η ανάπτυξη πρακτικού εργαλείου για να βοηθήσει τις τοπικές αρχές να εκπονήσουν και να παρακολουθήσουν μια σειρά από μελέτες σχετικές με τις μεταφορές για την καταπολέμηση του κοινωνικού αποκλεισμού (MATISSE), οι υπηρεσίες κινητικότητας, π.χ. η από κοινού χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων, όπου συμπεριλαμβάνεται η έναρξη εφαρμογής του πρώτου συστήματος στην Ανατολική Ευρώπη, στο Βουκουρέστι (MOSES), η προώθηση της μετακίνησης με τα πόδια στις αστικές περιοχές (PROMPT), η διάδοση πληροφοριών σχετικά με τις στρατηγικές υπέρ της χρήσης ποδηλάτου (VELOINFO) και με την αξία των κέντρων διανομής εμπορευμάτων (CITYFREIGHT).

Μέσω του STEER, του μεταφορικού σκέλους του νέου προγράμματος "Ευφυής ενέργεια για την Ευρώπη"<sup>93</sup>, η Επιτροπή στηρίζει επίσης την προώθηση και τη διάδοση βέλτιστων πρακτικών, πληροφοριών και συμβουλών όσον αφορά τις ενεργειακές πτυχές των αστικών μεταφορών.

Βάσει του προγράμματος για τις τεχνολογίες της κοινωνίας της πληροφορίας του 4<sup>ου</sup> και του 5<sup>ου</sup> προγράμματος πλαισίου έρευνας, η Επιτροπή έχει συγχρηματοδοτήσει ερευνητικά έργα με αντικείμενο την ανάπτυξη μεθοδολογιών για την εκτίμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης/ηχορύπανσης που συνδέεται με την οδική κυκλοφορία, ειδικά στις αστικές περιοχές. Στο πλαίσιο αυτών των έργων σχεδιάστηκαν μέρη συστημάτων ή πλήρη συστήματα υποστήριξης της λήψης αποφάσεων, μεταξύ των οποίων τα διάφορα απαραίτητα δομοστοιχεία, όπως αισθητήρες, συλλογή δεδομένων, επικύρωση δεδομένων, άθροιση δεδομένων, μοντέλα πρόβλεψης της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα/του θορύβου (π.χ. τα έργα ECOSIM, EFFECT, EMMA, HEAVEN, ADA, HARMONOISE). Σε άλλα έργα έχει εξεταστεί η ανάγκη να ενημερωθούν οι πολίτες και, μέσω αυτής της ενημέρωσης, να αλλάξουν τη συμπεριφορά τους, σε συνάρτηση με τις προβλέψεις για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα (π.χ. APNEE, APNEE-TU).

Στον πεδίο της ευαισθητοποίησης στις αειφόρους αστικές μεταφορές, η Επιτροπή καθιέρωσε το 2000 την ετήσια Ευρωπαϊκή Ημέρα χωρίς Αυτοκίνητα (με το σύνθημα "Στην πόλη χωρίς το αυτοκίνητό μου")<sup>94</sup>. Η υποστήριξη της εκδήλωσης αυτής εντείνεται συνεχώς, με τις συμμετοχές πόλεων και μεγαλουπόλεων να έχουν αυξηθεί από 760 το 2000, σε 1005 το 2001 και 1448 το 2002. Το 2002, η Επιτροπή εγκαινίασε την Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας<sup>25</sup>, μια εκδήλωση ευαισθητοποίησης που διαρκεί μία εβδομάδα και εστιάζει σε διάφορες πτυχές της βιώσιμης κινητικότητας. Οι πόλεις με τις καλύτερες επιδόσεις βραβεύθηκαν. Το 2003 και το 2004 η Εβδομάδα θα περιλαμβάνει Ευρωπαϊκή Ημέρα Δράσης για τη Διαχείριση της Κινητικότητας<sup>95</sup>. Η Επιτροπή έχει εκδώσει διάφορες δημοσιεύσεις,

<sup>93</sup> [europa.eu.int/comm/energy/intelligent/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/energy/intelligent/index_en.html)

<sup>94</sup> [www.mobilityweek-europe.org/](http://www.mobilityweek-europe.org/)

<sup>95</sup> [www.emma-day.info](http://www.emma-day.info)

μεταξύ των οποίων τις "Kids on the Move" (2002) και "Η πόλη πάει μπροστά με το ποδήλατο"(1999)<sup>96</sup>.

### **Αειφόρος αστική δόμηση**

Πολλά κοινοτικά προγράμματα χρηματοδότησης στηρίζουν την ανάπτυξη, την επίδειξη και την εφαρμογή συστημάτων διαχείρισης της ενεργειακής ζήτησης στα κτίρια. Τα πιο πρόσφατα προγράμματα πλαίσια έρευνας περιλαμβάνουν εργασίες με θέμα τα οικολογικά κτίρια, οι οποίες στοχεύουν στη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας στα μεμονωμένα κτίρια και στην προώθηση της αυτοτροφοδότησης με νέες και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Η πρωτοβουλία CONCERTO<sup>97</sup> επικεντρώνεται στην ενσωμάτωση τεχνικών ενεργειακής αυτοτροφοδότησης και διαχείρισης της ζήτησης σε μεγαλύτερες "κοινότητες" κτιρίων. Η εστίαση της εν λόγω πρωτοβουλίας στην ενεργειακή αποδοτικότητα, συνδυαζόμενη με τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και τις νέες τεχνολογίες, θα περιορίσει σημαντικά τις εκπομπές CO<sub>2</sub> με οικονομικά αποδοτικό τρόπο. Το πρόγραμμα "Ευφυής ενέργεια για την Ευρώπη"<sup>98</sup>, που λειτουργεί πλησιέστερα στην αγορά, επιδιώκει να διευκολύνει την επανειλημμένη εφαρμογή σε πολύ μεγάλη κλίμακα, λόγω χάριν στην ανακαίνιση και την κατασκευή εργατικών κατοικιών.

Το πρόγραμμα "Η πόλη του μέλλοντος και η πολιτιστική κληρονομιά" καλύπτει πολύ ενεργά τα ζητήματα αειφόρου δόμησης. Πολλά έργα αποτελούν σημαντικό βήμα προόδου προς την καθιέρωση και την προώθηση πρακτικών αειφόρου κατασκευής και ανακαίνισης στην Ευρώπη. Το έργο PRESCO έχει ως στόχο την εκπόνηση ευρωπαϊκού κώδικα πρακτικής για το αειφόρο κτίριο, ενώ το CRISP την εκπόνηση και την επικύρωση εναρμονισμένων κριτηρίων και δεικτών για τη μέτρηση της αειφορίας των οικοδομικών έργων, ιδιαίτερα στο αστικό δομημένο περιβάλλον. Το SUREURO πραγματοποιείται την αειφόρο ανακαίνιση κατοικιών της μεταπολεμικής περιόδου στην Ευρώπη και στοχεύει στην ανάπτυξη πρακτικών διαχειριστικών εργαλείων για την ένταξη της έννοιας της αειφόρου ανάπτυξης και τη συμμετοχή των ενοίκων στη διαδικασία. Σχεδιάζεται μείωση κατά 40% της συνολικής χρήσης ενέργειας. Το έργο RUFUS αφορά μεθοδολογίες για την επαναχρησιμοποίηση των θεμελίων στις αστικές περιοχές, ώστε να μειωθούν οι δαπάνες και τα απόβλητα, ενώ το SHE, που προτάθηκε από οργανισμούς εργατικής κατοικίας, έχει ως στόχο τη διαχείριση της ανέγερσης περίπου 750 αειφόρων κατοικιών. Από το έργο WAMBUCO θα προκύψει ένα εγχειρίδιο σχετικό με τα απόβλητα για τις οικοδομές με σκοπό την εξοικονόμηση πόρων και τη βελτίωση την παραγωγικότητας στα εργοτάξια. Οι αειφόρες τεχνικές και τεχνολογία κατασκευής καλύπτονται επίσης από το σχέδιο δράσης "Περιβαλλοντική τεχνολογία για αειφόρο ανάπτυξη" της Επιτροπής.

### **Αειφόρος πολεοδομικός σχεδιασμός**

Το ερευνητικό πρόγραμμα "Η πόλη του μέλλοντος και η πολιτιστική κληρονομιά" στηρίζει ερευνητικά έργα με αντικείμενο την αναζωογόνηση των κέντρων των πόλεων και των γειτονιών (όπου συμπεριλαμβάνεται η αποκατάσταση και επαναχρησιμοποίηση ρυπασμένων και εγκαταλελειμμένων περιοχών), την αειφόρο αναβάθμιση αστικών περιοχών, όπως τα μεγάλα συγκροτήματα κατοικιών και τους τρόπους μείωσης της εξάπλωσης των πόλεων, κυρίως με την ολοκλήρωση του σχεδιασμού χρήσεων γης και μεταφορών. Σχετικά παραδείγματα είναι το έργο ECOCITY, όπου αναλύονται οι σχέσεις μεταξύ χρήσεων γης και

---

<sup>96</sup> [europa.eu.int/comm/environment/pubs/urban.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/pubs/urban.htm)

<sup>97</sup> [europa.eu.int/comm/dgs/energy\\_transport/rtd/concerto/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/rtd/concerto/index_en.htm)

<sup>98</sup> [europa.eu.int/comm/energy/intelligent/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/energy/intelligent/index_en.htm)

μεταφορών, το LUTR, όπου συντάσσεται οδηγός για την επίτευξη αειφορίας στις χρήσεις γης και τις μεταφορές, προοριζόμενος για τους υπεύθυνους των αποφάσεων, και το SCATTER που αφορά την αστική εξάπλωση. Στόχος του έργου HQE<sup>2</sup>R είναι η παροχή μεθοδολογίας για να βοηθήσει τους δήμους και τις κοινότητες να στραφούν προς μια αειφόρο αστική ανανέωση και ανάπτυξη. Μια ομάδα πέντε έργων επιδιώκει να αξιολογήσει την κάθε είδους συνεισφορά των χώρων πρασίνου στην αστική αειφορία και να αναπτύξει εργαλεία για τη διαχείριση και το σχεδιασμό τους στις μεγαλουπόλεις και πόλεις. Αρκετά έργα πραγματοποιούνται την ένταξη της πολιτιστικής κληρονομιάς στο σχεδιασμό της αστικής ανάπτυξης. Παραδείγματος χάριν, το έργο SUIT στοχεύει στον προσδιορισμό διαδικασιών εφαρμογής των οδηγιών που αφορούν τις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων και τη στρατηγική εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στις μεγαλουπόλεις και πόλεις με σημαντική διάσταση πολιτιστικής κληρονομιάς. Στο έργο UGIS εξετάζεται πώς τα προγράμματα αστικής ανάπτυξης μπορούν να προωθήσουν την κοινωνική ένταξη και την καλύτερη αστική διακυβέρνηση. Το έργο CABERNET<sup>99</sup> συνίσταται σε συντονισμένη δράση 21 ευρωπαϊκών χωρών με στόχο να διευκολυνθεί η ανάπτυξη νέων, αειφόρων λύσεων για την αποκατάσταση των εγκαταλελειμμένων αστικών περιοχών.

Το Κοινό Κέντρο Ερευνών αναπτύσσει επίσης δραστηριότητα στο συγκεκριμένο τομέα. Η βάση δεδομένων MOLAND<sup>100</sup> καλύπτει περίπου 40 αστικές περιοχές και παρακολουθεί τις χρήσεις γης για να παρέχει στοιχεία όσον αφορά το συσχετισμό των πολιτικών χρήσης γης και των δημογραφικών τάσεων με τις χωρικές εξελίξεις. Το ΚΚΕρ επεξεργάζεται επίσης ένα πλαίσιο για την ενσωμάτωση των εννοιών της χωροταξίας και της αειφόρου αστικής διαχείρισης σε ένα σύστημα υποστήριξης της λήψης αποφάσεων για την πρόληψη και το μετριασμό των συνεπειών ακραίων συμβάντων που προκαλούνται από τις καιρικές συνθήκες (πλημμύρες, δασικές πυρκαγιές, κατολισθήσεις).

---

<sup>99</sup> [www.cabernet.org.uk](http://www.cabernet.org.uk)

<sup>100</sup> [moland.jrc.it/](http://moland.jrc.it/)

#### **Παράρτημα 4: Ορισμός των αειφορών μεταφορών από το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών της ΕΕ**

Το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών της ΕΕ υιοθέτησε τον Απρίλιο του 2001 τον ακόλουθο ορισμό: ένα βιώσιμο σύστημα μεταφορών:

- επιτρέπει να καλύπτονται οι βασικές ανάγκες πρόσβασης και ανάπτυξης των ατόμων, των επιχειρήσεων και των κοινωνιών κατά τρόπο ασφαλή και συνάδοντα με την υγεία του άνθρωπου και των οικοσυστημάτων και προάγει τη δικαιοσύνη εντός κάθε γενεάς και μεταξύ των διαδοχικών γενεών·
- είναι οικονομικά προσιτό, λειτουργεί σωστά και αποδοτικά, προσφέρει τη δυνατότητα επιλογής τρόπου μεταφοράς και υποστηρίζει μια ανταγωνιστική οικονομία, καθώς και την ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη·
- περιορίζει τις εκπομπές και τα απόβλητα εντός των ορίων της ικανότητας του πλανήτη να τα απορροφά, χρησιμοποιεί ανανεώσιμους πόρους σε ποσοστό ίσο ή μικρότερο από το ρυθμό παραγωγής τους και μη ανανεώσιμους σε ποσοστό ίσο ή μικρότερο από το ρυθμό ανάπτυξης ανανεώσιμων υποκατάστατων, ενώ παράλληλα ελαχιστοποιεί τις επιπτώσεις στις χρήσεις γης και την παραγωγή θορύβου.



## **Παράρτημα 5: Παραδείγματα γρήσης των διαρθρωτικών ταμείων και του Ταμείου Συνοχής για αειφόρο αστική ανάπτυξη**

### **Μετρό για την Αθήνα**

Ένα φιλόδοξο πρόγραμμα για μια πόλη τεσσάρων εκατομμυρίων κατοίκων και, επίσης, μία από τις πόλεις με τη μεγαλύτερη ρύπανση στην Ευρώπη. Στην Αθήνα κυκλοφορούν 1,4 εκατομμύρια οχήματα, αλλά οι δημόσιες συγκοινωνίες περιορίζονταν σε μία μόνο υπέργεια γραμμή ηλεκτρικού σιδηρόδρομου και ανεπαρκείς λεωφορειακές γραμμές. Ο βαθμός χρήσης του συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών είχε πρακτικά καταρρεύσει. Ωστόσο, χάρη στη χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τη χορήγηση δανείων με ευνοϊκούς όρους από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, στις αρχές του 2000 άρχισαν να λειτουργούν δύο νέες γραμμές υπόγειου σιδηρόδρομου. Αυτό υπολογίζεται ότι μείωσε κατά 250.000 τον αριθμό καθημερινών μετακινήσεων με ιδιωτικά αυτοκίνητα. Συνετέλεσε σε σημαντική εξοικονόμηση χρόνου και ενέργειας και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, του αστικού περιβάλλοντος και της γενικής εικόνας της πόλης.

Από πλευράς απασχόλησης, 4.500 άτομα εργάστηκαν για την κατασκευή των τμημάτων που λειτουργούν σήμερα και άλλα 3.000 απασχολούνται στις νέες επεκτάσεις, ενώ η δημόσια επιχείρηση που διαχειρίζεται το νέο μετρό έχει δημιουργήσει 800 μόνιμες θέσεις εργασίας.

### **Πολιτικές δόμησης για τα περίχωρα των πόλεων**

Ο πολλαπλασιασμός των μεγάλων εμπορικών κέντρων και πρατηρίων εργοστασίων στις παρυφές των μεγαλουπόλεων και των πόλεων έχει αρνητικές συνέπειες για την αστική και περιφερειακή ισορροπία και για το περιβάλλον. Ευνοεί την παρακμή των κέντρων των πόλεων, την αύξηση της οδικής κυκλοφορίας, την αλληπάλληλη κατάληψη χώρων πρασίνου και την υποβάθμιση του τοπίου. Αυτές οι συνέπειες μπορούν να έχουν αντίκτυπο στις παραμεθόριες περιοχές γειτονικών χωρών. Για να περιοριστούν οι ανωτέρω εξελίξεις και να εξασφαλιστεί συνοχή, οι περιφερειακές πολιτικές σχεδιασμού πρέπει να συντονίζονται στις διασυνοριακές περιοχές και να αποτελούν μέρος μιας μακροπρόθεσμης διακρατικής προσέγγισης.

Οι αρμόδιες περιφερειακές αρχές της Βόρειας Ρηνανίας-Βεστφαλίας (Γερμανία), της επαρχίας του Λιμβούργου (Κάτω Χώρες), των περιφερειών Βαλονίας και Φλάνδρας (Βέλγιο) και ένας γερμανικός μη κυβερνητικός οργανισμός υλοποίησαν το έργο TRADE. Μια διασυνοριακή ομάδα εργασίας συγκέντρωσε την απαραίτητη γνώση για την αξιολόγηση των αιτήσεων κατασκευής νέων εμπορικών κέντρων λιανικής πώλησης, καθιέρωσε σύστημα διαβουλεύσεων και ανέπτυξε κοινές μεθόδους εργασίας. Σύγκρινε τις εμπειρίες των αντίστοιχων αρχών και μελέτησε τις συνέπειες της ανέγερσης των κέντρων, ιδιαίτερα στις παραμεθόριες περιοχές. Τέλος, κατάρτισε κατευθυντήριες γραμμές, τις οποίες υιοθέτησαν όλες οι συνεργαζόμενες αρχές. Παράλληλα, διοργανώθηκαν ημερίδες (ιδιοκτήτες καταστημάτων, τοπικές αρχές και άλλοι φορείς) για να ενημερωθούν οι ενδιαφερόμενοι σχετικά με την κατάσταση και να τους δοθεί η ευκαιρία να εκφράσουν τις απόψεις τους για το έργο TRADE.

Οι τέσσερις περιφέρειες έχουν τώρα στη διάθεσή τους κοινές γενικές αρχές και κοινά κριτήρια για να εξασφαλίζουν ότι η ανέγερση εμπορικών κέντρων λιανικής πώλησης δεν έχει δυσμενείς επιπτώσεις στο κέντρο της εκάστοτε πόλης και των γειτονικών της ούτε βλάπτει το περιβάλλον. Η χορήγηση αδειών οικοδομής βασίζεται σε αυτά τα σημεία αναφοράς. Ένα σχέδιο ανέγερσης 7 πρατηρίων εργοστασίων, συνολικού εμβαδού 100.000 τμ., κρίθηκε με βάση τις εν λόγω αρχές, με αποτέλεσμα να μειωθεί ο αριθμός των κέντρων σε 2, με χώρους

λιανικής πώλησης μικρότερου εμβαδού. Ως διακρατικό πιλοτικό έργο, το TRADE θα οδηγήσει στη δημιουργία ενός διακρατικού δικτύου για το συντονισμό των σχετικών περιφερειακών πολιτικών.

### **Δουβλίνο: προτεραιότητα στα λεωφορεία και στους ποδηλάτες**

Με τη συνδρομή της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι αρχές του Δουβλίνου άρχισαν να εφαρμόζουν μια σειρά από αλληλένδετα συστήματα για να βελτιώσουν την κυκλοφοριακή ροή στην αστική περιοχή του Μείζονος Δουβλίνου. Ένα δίκτυο "αξόνων" θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά για υψηλής ποιότητας συγκοινωνία με λεωφορεία, έχουν σχεδιαστεί πεζόδρομοι και 60 χλμ. ποδηλατοδρόμων, ενώ η κυκλοφορία οργανώθηκε έτσι ώστε να έχουν προτεραιότητα οι ποδηλάτες. Επιπλέον, κατασκευάστηκαν πολλοί χώροι στάθμευσης ποδηλάτων στο κέντρο της πόλης, στους σταθμούς, κατά μήκος των κύριων οδών που οδηγούν στην πόλη.

### **Το Παλέρμο βελτιώνει το τοπικό περιβάλλον αυξάνοντας την αποδοτικότητα και την αξιοπιστία των δημόσιων συγκοινωνιών**

Ένα έργο που υλοποιείται στο Παλέρμο στο πλαίσιο του προγράμματος URBAN εισάγει τη νέα τεχνολογία στις μεταφορές. Το αποτέλεσμα είναι ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης των δημόσιων συγκοινωνιών, γνωστό ως "Saturn" (από τα αρχικά των αγγλικών λέξεων Satellite Application for Transport in Urban Nodes/δορυφορική εφαρμογή για τις μεταφορές στους αστικούς κόμβους), που χρησιμοποιεί τους γεωστατικούς δορυφόρους. Καταγράφει την ακριβή θέση κάθε λεωφορείου στη διαδρομή του και απεικονίζει τον ακριβή χρόνο άφιξής του σε οθόνες τοποθετημένες σε κάθε στάση. Οι επιβάτες γνωρίζουν ακριβώς πόσο θα πρέπει να περιμένουν και μπορούν να προγραμματίσουν τη μετακίνησή τους αναλόγως.

### **Νέα ζωή στο Szczecin με καθαρότερο νερό**

Λιμάνι στον ποταμό Odra, η πόλη Szczecin (πληθυσμός 420.000 κατοίκων) είναι σημαντική πηγή ρύπανσης της Βαλτικής. Επί του παρόντος, η πόλη διαθέτει μόνο μία μικρή μονάδα μηχανικής επεξεργασίας λυμάτων. Μόνο το 13% του συνολικού όγκου των λυμάτων της πόλης υποβάλλεται σε επεξεργασία. Η ποιότητα του πόσιμου νερού στο Szczecin είναι επίσης κακή, αρκετά κατώτερη από τα πρότυπα της ΕΕ. Η ύδρευση της πόλης εξαρτάται κατά μεγάλο μέρος από έναν και μόνο αγωγό που μεταφέρει νερό από μια κύρια πηγή στη λίμνη Miedwie, στα νοτιοδυτικά της πόλης. Το ποσοστό διαρροής στο σύστημα διανομής νερού είναι υψηλό. Τον Μάρτιο του 2000, η πόλη ολοκλήρωσε την κατάρτιση κύριου σχεδίου για την εκτέλεση μεγάλου επενδυτικού προγράμματος, το οποίο περιλαμβάνει δύο νέες μονάδες επεξεργασίας λυμάτων, την αναβάθμιση των υφισταμένων εγκαταστάσεων και ένα μεγάλο πρόγραμμα επέκτασης και αποκατάστασης του δικτύου αποχετεύσεων. Γενικός στόχος είναι να επιτύχει η πόλη τη συμμόρφωση με τα πρότυπα της ΕΕ, ειδικότερα με τις διατάξεις της οδηγίας για τα αστικά λύματα και των οδηγιών για το πόσιμο νερό.

Περισσότερες πληροφορίες για τα ανωτέρω και άλλα έργα διατίθενται στο Διαδίκτυο, στη διεύθυνση: [http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/projects/stories/index\\_en.cfm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/projects/stories/index_en.cfm)

## Παράρτημα 6: Το αστικό περιβάλλον στην περιβαλλοντική πολιτική

**Ύδατα:** Ο έλεγχος των εκπομπών προβλέπεται ουσιαστικά από την οδηγία για την επεξεργασία των αστικών λυμάτων<sup>101</sup>. Υπερβαίνοντας τα μέτρα ελέγχου των εκπομπών, η οδηγία πλαίσιο για τα ύδατα<sup>102</sup> επιβάλλει την υποχρέωση να επιτευχθεί καλή ποιότητα για όλα τα ύδατα και εισάγει την ολιστική διαχείριση κάθε λεκάνης απορροής και της αντίστοιχης υδρολογικής λεκάνης. Από πλευράς συνεπειών για τις αστικές περιοχές, η καλή ποιότητα όλων των υδάτων διευκολύνει την παροχή πόσιμου νερού καλής ποιότητας, όπως απαιτεί η οδηγία για το πόσιμο νερό<sup>103</sup>, επίσης δε, την παροχή νερού καλής ποιότητας για ψυχαγωγία και κολύμβηση, όπως απαιτεί η οδηγία για τα ύδατα κολύμβησης<sup>104</sup>.

Ωστόσο, πολύ μεγαλύτερη σημασία για τις μεγαλουπόλεις και τις πόλεις έχει η διαδικασία διαχείρισης των λεκανών απορροής, που απαιτεί τη συμμετοχή και τη συμβολή των τοπικών αρχών. Μεγάλο μέρος της σχετικής με το νερό υποδομής ανήκει ή ελέγχεται από τους δήμους/κοινότητες, οι οποίοι έχουν και αρμοδιότητες χορήγησης αδειών και επιβολής τελών που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για να ενισχυθεί σημαντικά η αιεφόρος χρήση του νερού.

Για παράδειγμα, η βελτίωση της διαπερατότητας της επιφάνειας του εδάφους στις αστικές περιοχές και ο διαχωρισμός των ομβρίων απορροών από το αποχετευτικό σύστημα θα μπορούσαν να συμβάλουν στη φυσική αναπλήρωση των υπογείων υδάτων, στη μείωση των δαπανών συλλογής και επεξεργασίας λυμάτων και στον περιορισμό των υπερχειλίσεων. Οι δήμοι θα μπορούσαν να επενδύσουν στην ανακαίνιση του συστήματος ύδρευσης για να μειωθούν τα σημερινά υψηλά επίπεδα διαρροής ή να απαιτήσουν την εν λόγω ανακαίνιση. Θα μπορούσαν να προωθήσουν μια πιο αιεφόρο χρήση του νερού στα νοικοκυριά και στη βιομηχανία, μέσω των οικείων αρμοδιοτήτων χορήγησης αδειών, και να θέσουν στόχους για την κατά κεφαλή κατανάλωση, γενικεύοντας την εφαρμογή συστημάτων διαχείρισης της ζήτησης νερού και υποστηρίζοντας τους στόχους αυτούς με κατάλληλα τοπικά τέλη ή/και τιμολόγια ύδρευσης.

Θα μπορούσαν να προταθούν διάφορα μέτρα για να ωθήσουν περισσότερες πόλεις να συμβάλουν ουσιαστικότερα στη διαχείριση των λεκανών απορροής. Η γενική εφαρμογή των συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης που καλύπτουν τη χρήση νερού, όπως εκτίθενται στο σημείο 2.1.3, θα παρείχε τη γενική βάση για την ενεργότερη συμμετοχή των μικρότερων πόλεων, αφήνοντάς τις πάντως ελεύθερες να καθορίζουν τοπικά τους δικούς τους στόχους για το νερό, ανάλογα με την περίπτωση. Για να στηρίξει τη διαδικασία αυτή, η Επιτροπή, αφενός θα καταρτίσει κατάλληλες κατευθυντήριες γραμμές για τον τρόπο με τον οποίο οι Αρχές των πόλεων μπορούν να εφαρμόσουν συστήματα αιεφόρου διαχείρισης των υδάτων και να συμβάλουν αποτελεσματικότερα στη διαχείριση των λεκανών απορροής και, αφετέρου, μπορεί να προτείνει, όπου ενδείκνυται, στοχοθετημένα μέτρα δεσμευτικού χαρακτήρα.

---

<sup>101</sup> Οδηγία 91/271/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 21ης Μαΐου 1991 για την επεξεργασία των αστικών λυμάτων (ΕΕ L135 της 30.5.1991, σ. 40)

<sup>102</sup> Οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2000 για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων (ΕΕ L 327 της 22.12.2000, σ. 1)

<sup>103</sup> Οδηγία 98/83/ΕΚ του Συμβουλίου της 3ης Νοεμβρίου 1998 σχετικά με την ποιότητα του νερού ανθρώπινης κατανάλωσης (ΕΕ L 330 της 5.12.1998, σ. 32)

<sup>104</sup> Οδηγία 76/160/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 8ης Δεκεμβρίου 1975 περί της ποιότητας των υδάτων κολυμβήσεως (ΕΕ L 31 της 5.2.1976, σ. 1)

**Αλλαγή του κλίματος και ενέργεια:** Ορισμένες πόλεις, λόγω χάριν εκείνες που συμμετέχουν στα δίκτυα "Κλιματική συμμαχία" και "Ενέργεια-Πόλεις", αναλαμβάνουν πρωτοβουλίες που υποστηρίζουν την ευρεία δέσμη μέτρων του προγράμματος της ΕΕ για την αλλαγή του κλίματος (ECCP<sup>105</sup>). Η Επιτροπή θα στηρίξει τα δίκτυα αυτά (βλ. σημείο 5.1). Εντούτοις, η δυναμική προσέγγιση και οι συνεισφορές τους πρέπει να γενικευθούν και ο πιο αποδοτικός οικονομικά τρόπος για να επιτευχθεί αυτό ίσως είναι η προτεινόμενη στο σημείο 2.1.3 γενίκευση της εφαρμογής συστημάτων αστικής διαχείρισης, που θα καλύπτουν, μεταξύ άλλων, τη συλλογική διαχείριση της ενέργειας και των εκπομπών αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου στην εκάστοτε πόλη. Αυτό θα ενδυνάμωνε το αίσθημα ευθύνης των μεγαλουπόλεων και των πόλεων για τη χρήση ενέργειας και τις εκπομπές αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου στο έδαφός τους και θα τις παρότρυνε να στοχοθετήσουν τη συμβολή τους στο συγκεκριμένο τομέα.

**Ατμόσφαιρα:** Το βασικό πλαίσιο για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα ορίζεται από την οδηγία 96/62, που επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση, μεταξύ άλλων, να καταρτίσουν λεπτομερή σχέδια δράσης για τις αστικές ζώνες και τους οικισμούς όπου σημειώνονται υπερβάσεις των οριακών τιμών. Έχουν θεσπιστεί με θυγατρικές οδηγίες, οριακές τιμές ή τιμές στόχου για το SO<sub>2</sub>, τα αιωρούμενα σωματίδια, το CO, το βενζόλιο, το NO<sub>2</sub>, τα NO<sub>x</sub>, το μόλυβδο και το τροποσφαιρικό όζον (και σύντομα για τους πολυαρωματικούς υδρογονάνθρακες και τα βαρέα μέταλλα). Έχουν επίσης καθοριστεί εθνικά ανώτατα όρια εκπομπών για το SO<sub>2</sub>, τα NO<sub>x</sub>, τις πτητικές οργανικές ενώσεις (VOC) και την αμμωνία. Διάφορες οδηγίες προβλέπουν οριακές τιμές εκπομπών για τις διαφορετικές κατηγορίες οχημάτων και ποιότητας καυσίμων κίνησης (βλ. σημείο 2.2.2), ενώ η οδηγία 99/13<sup>106</sup> περιορίζει τις εκπομπές VOC από ένα ευρύ φάσμα βιομηχανικών εγκαταστάσεων.

Το υπό εξέλιξη πρόγραμμα CAFE (καθαρός αέρας για την Ευρώπη)<sup>107</sup> βρίσκεται στο στάδιο της δημιουργίας μιας πλήρους επιστημονικής βάσης για τη σύνδεση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης με τις επιδράσεις της στην υγεία, στα οικοσυστήματα και στην πολιτιστική κληρονομιά, στο πλαίσιο της προπαρασκευής της θεματικής στρατηγικής για την ατμοσφαιρική ρύπανση, που έχει προγραμματιστεί να κατατεθεί στα μέσα του 2005. Στόχος του προγράμματος είναι να σκιαγραφήσει τις δράσεις που απαιτούνται στην Ευρώπη σε διάφορα επίπεδα για να επιτευχθούν φιλόδοξοι στόχοι προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας του ανθρώπου από σοβαρές αρνητικές συνέπειες της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Ειδικότερα, ενδέχεται να προκύψουν νέες οριακές τιμές για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, καθώς επίσης οριακές τιμές/πρότυπα εκπομπών για τα οχήματα και τις βιομηχανικές δραστηριότητες. Οι εν λόγω πιο τεχνικές λύσεις μπορούν να συμπληρωθούν αποτελεσματικά από την ανάπτυξη μέτρων που συμβάλλουν στην ενίσχυση της αειφορίας των αστικών μεταφορών (βλ. σημείο 2.2) και τέτοιες εναλλακτικές λύσεις θα ληφθούν υπόψη στην ανάπτυξη των μέτρων του προγράμματος CAFE. Το CAFE θα διερευνήσει επίσης τις σχέσεις μεταξύ της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα των εξωτερικών και των εσωτερικών χώρων στις αστικές περιοχές, ενώ οι απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων σχετικά με την ποιότητα του αέρα θα επανεξεταστούν για να προβλεφθεί ένα αστικό εστιακό σημείο.

**Θόρυβος:** Η οδηγία 2002/49 σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση του θορύβου επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να χαρτογραφήσουν την έκθεση στον

---

<sup>105</sup> COM(2000) 88 τελικό

<sup>106</sup> Οδηγία 1999/13/EK του Συμβουλίου της 11ης Μαρτίου 1999 για τον περιορισμό των εκπομπών πτητικών οργανικών ενώσεων που οφείλονται στη χρήση οργανικών διαλυτών σε ορισμένες δραστηριότητες και εγκαταστάσεις (ΕΕ L 85 της 29.3.1999, σ. 1)

<sup>107</sup> COM(2001) 245 τελικό

περιβαλλοντικό θόρυβο και να καταρτίσουν, στο κατάλληλο διοικητικό επίπεδο, σχέδια δράσης για τη διαχείριση του θορύβου, μεταξύ άλλων για τις μεγάλες πόλεις (αρχικά εκείνες που ο πληθυσμός τους υπερβαίνει τους 250.000 κατοίκους και αργότερα οι πόλεις με πληθυσμό άνω των 100.000 κατοίκων). Οι χάρτες θορύβου πρόκειται να εκπονηθούν με χρήση κοινών δεικτών και άρα, θα είναι συγκρίσιμοι σε όλη την ΕΕ.

**Φύση και βιοποικιλότητα:** Αν και η εφαρμογή των οδηγιών για τα πτηνά<sup>108</sup> και τα ενδιαιτήματα<sup>109</sup> και του δικτύου Natura 2000 αφορά ως επί το πλείστον τις μη αστικές περιοχές, εντούτοις ορισμένα προστατευμένα είδη ή/και ενδιαιτήματα συναντώνται στις αστικές περιοχές, όπου η προστασία τους δημιουργεί ειδικές δυσκολίες. Χρειάζονται επομένως κατευθυντήριες γραμμές για να βοηθήσουν τις αρμόδιες αρχές, συμπεριλαμβανομένων των τοπικών, να εξασφαλίσουν επαρκή προστασία. Γενικότερα, ένα εκπληκτικά μεγάλο ποσοστό των ειδών μπορεί να ζει σε αστικές περιοχές, στα πάρκα, στους κήπους και σε άλλους χώρους πρασίνου και υπάρχουν τεράστιες δυνατότητες να ενισχυθεί και να αναπτυχθεί αυτή η αστική βιοποικιλότητα προς όφελος και των ειδών και των κατοίκων. Παραδείγματος χάριν, ορισμένες πόλεις αρχίζουν να χαράσσουν "πράσινους άξονες" για να συνδέσουν τους χώρους πρασίνου μεταξύ τους και με τη γειτονική ύπαιθρο, ελαττώνοντας την απομόνωση αυτών των αστικών φυσικών πληθυσμών. Η ευαισθητοποίηση των κατοίκων των πόλεων στη φύση και τη βιοποικιλότητα αποτελεί επίσης σημαντική επένδυση που θα αποφέρει πολλά οφέλη μακροπρόθεσμα. Η ανακοίνωση του 2001 σχετικά με το σχέδιο δράσης για τη βιοποικιλότητα με σκοπό τη διατήρηση των φυσικών πόρων<sup>110</sup> προβλέπει, μεταξύ άλλων, μια σειρά από ειδικές δράσεις για τις αστικές περιοχές. Το 2004, η Επιτροπή θα υποβάλει στο Συμβούλιο και στο Κοινοβούλιο έκθεση σχετικά με την πρόοδο της εφαρμογής του εν λόγω σχεδίου, στην οποία θα επανεξετάζει τις σχετικές προτεραιότητες των διαφόρων δράσεων. Η αστική πτυχή θα καλυφθεί πλήρως από την έκθεση αυτή. Η Επιτροπή θα εκπονήσει επίσης δείκτες βιοποικιλότητας.

**Απόβλητα:** Με το 80% του πληθυσμού να ζει σε αστικές περιοχές, ένα ισοδύναμο ποσοστό των διαφόρων τύπων αποβλήτων, όπως αστικά στερεά απόβλητα, ιλύς καθαρισμού λυμάτων, εμπορικά απόβλητα, απόβλητα κατασκευής και κατεδάφισης, παράγεται στις μεγαλουπόλεις και τις πόλεις και υπόκειται στη βασική περιβαλλοντική νομοθεσία για τα απόβλητα. Η εν λόγω νομοθεσία περιλαμβάνει κυρίως την οδηγία πλαίσιο για τα απόβλητα<sup>111</sup>, η οποία επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση να εξασφαλίζουν την επεξεργασία των αποβλήτων χωρίς να εκτίθεται σε κίνδυνο η υγεία του ανθρώπου ούτε το περιβάλλον, υποχρεώσεις χορήγησης αδειών και επιθεώρησης και την υποχρέωση να καταρτίσουν σχέδια διαχείρισης των αποβλήτων, την οδηγία για την υγειονομική ταφή<sup>112</sup>, η οποία ορίζει απαιτήσεις για την ασφαλή υγειονομική ταφή των αποβλήτων και τη μείωση της ποσότητας αποβλήτων που καταλήγουν σε χώρους υγειονομικής ταφής, ειδικότερα των βιοαποδομήσιμων αποβλήτων, την οδηγία για τα απόβλητα συσκευασίας<sup>113</sup>, που ορίζει στόχους ποιοτικής αποκατάστασης

---

<sup>108</sup> Οδηγία 79/409/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 2ας Απριλίου 1979 περί της διατηρήσεως των αγρίων πτηνών (ΕΕ L 103 της 25.4.1979, σ. 1)

<sup>109</sup> Οδηγία 92/43/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 21ης Μαΐου 1992 για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας (ΕΕ L 206 της 22.7.1992, σ. 7)  
COM(2001) 162 τελικό

<sup>111</sup> Οδηγία 75/442/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 15ης Ιουλίου 1975 περί των στερεών αποβλήτων (ΕΕ L 194 της 25.7.1975, σ. 39)

<sup>112</sup> Οδηγία 1999/31/ΕΚ του Συμβουλίου της 26ης Απριλίου 1999 περί υγειονομικής ταφής των αποβλήτων (ΕΕ L 182 της 16.7.1999, σ. 1)

<sup>113</sup> Οδηγία 94/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 1994 για τις συσκευασίες και τα απορρίμματα συσκευασίας (ΕΕ L 365 της 31.12.1994, σ. 10)

και ανακύκλωσης, την οδηγία για την αποτέφρωση<sup>114</sup>, που προβλέπει οριακές τιμές εκπομπών για τους αποτεφρωτήρες και τις οδηγίες για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους<sup>115</sup> και τα είδη ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού<sup>116</sup>, που ορίζουν στόχους ποιοτικής αποκατάστασης, ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης και επιβάλλουν υποχρεώσεις απόσυρσης.

Η θεματική στρατηγική για την πρόληψη και την ανακύκλωση των αποβλήτων και η θεματική στρατηγική για την αειφόρο χρήση και διαχείριση των πόρων αναπτύσσουν από κοινού μια γενική τακτική που θα συμβάλει, μεταξύ άλλων, στην ελαχιστοποίηση των αποβλήτων και τη μεγιστοποίηση της ποιοτικής αποκατάστασής τους. Η άκρως "συγκεντρωμένη" παραγωγή των αποβλήτων στις αστικές περιοχές διευκολύνει την εκλεκτική ποιοτική αποκατάσταση και επεξεργασία τους και δημιουργεί ευκαιρίες και προκλήσεις που δικαιολογούν ένα ιδιαίτερο αστικό εστιακό σημείο στα σχετικά με τα απόβλητα ζητήματα. Επιπλέον, οι τοπικές αρχές είναι βασικοί φορείς της εφαρμογής της πολιτικής για τα απόβλητα. Ειδικότερα, ορισμένες τοπικές πρωτοβουλίες στοχεύουν στην ενθάρρυνση της συμμετοχής του πληθυσμού και των μικρών επιχειρήσεων στο σχεδιασμό, την πρόληψη και την ανακύκλωση των αποβλήτων. Άλλες πτυχές της πολιτικής για τα απόβλητα που επηρεάζονται από τον πολεοδομικό σχεδιασμό περιλαμβάνουν τη χωροθέτηση των εγκαταστάσεων αποκομιδής, προεπεξεργασίας και επεξεργασίας των αποβλήτων και τα φιλικά προς το περιβάλλον συστήματα μεταφοράς, όπως μέσω των εσωτερικών πλωτών οδών. Οι προσεγγίσεις αυτού του είδους συνδέονται στενά με την εφαρμογή της Τοπικής Ατζέντας 21. Η Επιτροπή θα διερευνήσει τον πιθανό ρόλο της Κοινότητας στην ανάπτυξη των σχετικών πρωτοβουλιών. Ειδικότερα, η αστική διάσταση της διαχείρισης ορισμένων ροών αποβλήτων, όπως τα απόβλητα κατασκευής και κατεδάφισης, θα ληφθεί υπόψη στη διαμόρφωση της μελλοντικής κοινοτικής πολιτικής για την προώθηση της ανακύκλωσης.

---

<sup>114</sup> Οδηγία 2000/76/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4ης Δεκεμβρίου 2000 για την αποτέφρωση των αποβλήτων (ΕΕ L 332 της 28.12.2000, σ. 91)

<sup>115</sup> Οδηγία 1994/62/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 1994 για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΕΕ L 269 της 21.10.2000, σ. 34)

<sup>116</sup> Οδηγία 2002/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιανουαρίου 2003 σχετικά με τα απόβλητα ειδών ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού (ΑΗΗΕ) (ΕΕ L 37 της 13.2.2003, σ. 34)