

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ  
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ  
ΓΙΑ ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ**

Κουτσουμαράκη Βασιλική



Επιβλέπων Καθηγητής: Αγγελος Κότιος

Βόλος, Σεπτέμβριος 1998



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**  
**ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ**  
**ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 1911/1  
Ημερ. Εισ.: 19-11-1998  
Δωρεά: Συγγραφέας  
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΜΧΠΠΑ  
1998  
ΚΟΥ

*Στους γονείς μου*



# ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ	1
Εισαγωγή	2
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο - Περιβαλλοντικά Προβλήματα και Αίτια Πρόκλησής τους στις Ευρωπαϊκές Πόλεις	5
1.1. Εισαγωγή	5
1.2. Μορφές περιβαλλοντικής υποβάθμισης στις πόλεις	6
1.2.1. Η ποιότητα του φυσικού αστικού περιβάλλοντος	6
1.2.1.1. Ατμοσφαιρική ρύπανση	6
1.2.1.2. Θόρυβος	9
1.2.1.3. Νερό	11
1.2.1.4. Τα αστικά απόβλητα	14
1.2.1.4.1. Υγρά απόβλητα	14
1.2.1.4.2. Στερεά απόβλητα	15
1.2.2 Η ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος	17
1.2.2.1. Χώροι πρασίνου	17
1.2.2.2. Κτιριακές εγκαταστάσεις	18
1.2.2.3. Εγκαταλελειμμένες εκτάσεις στο εσωτερικό των πόλεων	20
1.3. Παγκόσμια περιβαλλοντικά προβλήματα	21
1.3.1. Το φαινόμενο της όξινης βροχής	21
1.3.2. Το φαινόμενο της τρύπας του όζοντος	21
1.3.3 Το φαινόμενο του θερμοκηπίου	22
1.4. Τα αίτια της περιβαλλοντικής υποβάθμισης	23
1.4.1. Η αύξηση της αστικοποίησης	23
1.4.1.1. Κυκλοφοριακή συμφόρηση	27
1.4.1.2. Τα καταναλωτικά πρότυπα	28
1.4.1.2.1. Η κατανάλωση ενέργειας	29
1.4.1.2.2. Η κατανάλωση νερού	30
1.4.1.2.3. Η κατανάλωση υλικών	31
1.4.2. Η οργάνωση της βιομηχανικής παραγωγής και η επίδραση της τεχνολογικής προόδου	32
1.5. Η σημασία των αστικών δεικτών για την κατανόηση και τον προσδιορισμό των περιβαλλοντικών προβλημάτων	34
1.5.1. Η συμβολή του ΟΟΣΑ στον καθορισμό περιβαλλοντικών δεικτών στις πόλεις	34
1.5.2. Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Περιβάλλοντος	35
1.6. Συμπεράσματα	38

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο - Δράσεις με Στόχο την Ενσωμάτωση της Αστικής Περιβαλλοντικής Διάστασης στις Πολιτικές της ΕΕ</b>	39
<b>2.1. Εισαγωγή</b>	39
<b>2.2. Δράσεις σε παγκόσμιο επίπεδο</b>	40
2.2.1. Λόγοι παρέμβασης στα αστικά περιβαλλοντικά προβλήματα σε παγκόσμιο επίπεδο	40
2.2.2. Οι πρόσφατες προσεγγίσεις των αστικών περιβαλλοντικών προβλημάτων σε παγκόσμιο επίπεδο	42
<b>2.3. Δράσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο</b>	46
2.3.1. Λόγοι παρέμβασης της ΕΕ στα αστικά προβλήματα	46
2.3.2. Οι πρώτες προσεγγίσεις των αστικών περιβαλλοντικών προβλημάτων σε ευρωπαϊκό επίπεδο	49
<b>2.4. Το αστικό περιβάλλον στο πλαίσιο της κοινοτικής περιβαλλοντικής πολιτικής</b>	51
2.4.1. Τα Προγράμματα Δράσης και το Πράσινο Βιβλίο για το αστικό περιβάλλον	51
2.4.2. Η προστασία του περιβάλλοντος στη Συνθήκη του Μάαστριχτ	60
2.4.2.1. Αρχές άσκησης περιβαλλοντικής πολιτικής	62
2.4.2.2. Τα κύρια όργανα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και οι αρμοδιότητές τους	65
2.4.3. Η κοινοτική περιβαλλοντική νομοθεσία	68
2.4.3.1. Η πολιτική της ΕΕ για το θόρυβο	69
2.4.3.2. Η πολιτική της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα	73
2.4.3.3. Η πολιτική της ΕΕ για τη διαχείριση των αποβλήτων	76
2.4.3.4. Η πολιτική της ΕΕ για το νερό	80
<b>2.5. Η ενσωμάτωση του αστικού περιβάλλοντος σ' άλλες κοινοτικές πολιτικές</b>	82
2.5.1 Εστίαση σε θέματα αστικού περιβάλλοντος μέσα από την κοινοτική περιφερειακή πολιτική	82
2.5.2. Εστίαση σε θέματα αστικού περιβάλλοντος μέσα από την κοινοτική πολιτική των μεταφορών	86
2.5.3. Εστίαση σε θέματα αστικού περιβάλλοντος μέσα από την κοινοτική ενεργειακή πολιτική	89
2.5.4 . Εστίαση σε θέματα αστικού περιβάλλοντος μέσα από την κοινοτική πολιτική για την έρευνα και την τεχνολογική ανάπτυξη	91
<b>2.6. Συμπεράσματα</b>	93
 <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο- Εξειδικευμένοι κοινοτικοί χρηματοδοτικοί μηχανισμοί για τη στήριξη του αστικού περιβάλλοντος</b>	 95
<b>Εισαγωγή</b>	95
<b>3.1 Δυνατότητες χρηματοδότησης στο πλαίσιο της περιφερειακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης</b>	95

3.1.1 Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (ΚΠΣ)	101
3.1.2. Κοινοτικές πρωτοβουλίες: Το πρόγραμμα URBAN	102
3.1.3. Καινοτόμες δράσεις στα πλαίσια του άρθρου 10 του ΕΤΠΑ	110
3.1.3.1 Προγράμματα προώθησης της διαπεριφερειακής συνεργασίας	111
3.1.3.2. Πιλοτικά προγράμματα για τα αστικά κέντρα (ΑΠΠ)	113
<b>3.2 Κοινοτικές πρωτοβουλίες στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης</b>	122
3.2.1. LIFE	122
3.2.2 Πληροφόρηση σε θέματα περιβάλλοντος και δράσεις για την ευαισθητοποίηση και την ενημέρωση του κοινού	124
3.2.3 Χρηματοδοτική υποστήριξη των Ευρωπαϊκών Περιβαλλοντικών Οργανισμών	126
<b>3.3. Κοινοτικές πρωτοβουλίες στο πλαίσιο της ενεργειακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης</b>	127
3.3.1. Το πρόγραμμα SAVE II	128
3.3.2 Το πρόγραμμα THERMIE	129
3.3.2.1. Energy Comfort 2000	129
3.3.2.2 Entrance	130
3.3.2.3 JUPITER	131
3.3.2.4. ANTARES	132
3.3.2.5 RE-Start	133
3.3.2.6 ZEUS	134
3.3.2.7 EXPO CITIES -Ο ενεργειακός σχεδιασμός των πόλεων	135
3.3.3 Το πρόγραμμα Altener	135
3.3.4 Εφαρμογές τηλεματικής- Το πρόγραμμα EFFECT	136
<b>3.4 Κοινοτικές πρωτοβουλίες στο πλαίσιο της πολιτικής για την έρευνα και την τεχνολογική ανάπτυξη</b>	137
<b>3.5 Συμπεράσματα</b>	138
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup> - Μηχανισμοί στήριξης της έρευνας και της συνεργασίας για την προστασία του αστικού περιβάλλοντος</b>	139
<b>4.1 Εισαγωγή</b>	139
<b>4.2 Οργανισμοί</b>	139
4.2.1 Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος	139
4.2.2 Το Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο	140
4.2.3 Διεθνές Συμβούλιο Τοπικών Πρωτοβουλιών για το Περιβάλλον	140
4.2.4 Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Δήμων και Περιφερειών	141
4.2.5 Η Επιτροπή των Περιφερειών	142
<b>4.3 Ευρωπαϊκά δίκτυα</b>	142
4.3.1 Ευρωπαϊκές	144



4.3.2 Αειφόρες πόλεις	146
4.3.3 Αστικό Φόρουμ για την αειφόρο ανάπτυξη	149
4.3.4 Ειδικευμένα δίκτυα πόλεων	150
4.3.4.1 <i>Energy cities</i>	150
4.3.4.2 Δίκτυο πόλεων χωρίς αυτοκίνητα ( <i>Car free cities Club</i> )	151
4.3.4.3 FEDARENE	152
4.3.4.4 Δίκτυο POLIS	153
4.3.4.5 REMECOM	153
4.4 Συμπεράσματα	154
 <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο - Προοπτικές εξέλιξης της κοινοτικής αστικής περιβαλλοντικής πολιτικής υπό το πρίσμα των νέων αστικών προσεγγίσεων των ευρωπαϊκών οργάνων</b>	
5.1 Προοπτικές στο πλαίσιο του Πέμπτου Προγράμματος Δράσης για το Περιβάλλον	157
5.2. Πρόταση για την αναθεώρηση του κανονισμού των Διαρθρωτικών Ταμείων	158
5.3. Προς ένα πρόγραμμα για το αστικό περιβάλλον	159
5.3.1. Γνωμοδότηση της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Προστασίας των Καταναλωτών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου	162
5.3.2 Πρόταση ψηφίσματος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την ανακοίνωση της Επιτροπής «Προς ένα πρόγραμμα για το αστικό περιβάλλον στην Ευρωπαϊκή Ένωση»	163
5.4 Οι προοπτικές βελτίωσης του αστικού περιβάλλοντος μέσα από το Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου	165
5.5. Σχέδιο Δράσης της ΕΕ για Αειφόρο Αστική Ανάπτυξη	167
5.6 Προϋποθέσεις για την βέλτιστη αντιμετώπιση των αστικών περιβαλλοντικών προβλημάτων	168
 <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6ο - Συμπεράσματα</b>	
 <b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	
	180

# ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ

<b>ΓΔ XI</b>	Γενική Διεύθυνση XI: Περιβάλλον, Πυρηνική Ασφάλεια και Πολιτική Άμυνα
<b>ΓΔ XVI</b>	Γενική Διεύθυνση XVI: Περιφερειακή Πολιτική και Συνοχή
<b>ΓΔ XVII</b>	Γενική Διεύθυνση XVII: Ενέργεια
<b>ΕΕΚ</b>	Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
<b>ΕΔΑ</b>	Επιτροπή Διαχείρισης Αποβλήτων
<b>ΕΕπ</b>	Ευρωπαϊκή Επιτροπή
<b>ΕΟΠ</b>	Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος
<b>ΜΚΟ</b>	Μη Κυβερνητικοί Οργανισμοί
<b>ΟΚΕ</b>	Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή
<b>ΟΟΣΑ</b>	Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης
<b>ANTARES</b>	A New Traffic Approach Regarding Energy Saving
<b>CEMR</b>	Council of European Municipalities and Regions
<b>COR</b>	Committee of the Regions
<b>EEA</b>	European Environment Agency
<b>EXPO CITIES</b>	Energy Extensive Planning of Cities
<b>ICLEI</b>	International Council for Local Environmental Initiatives
<b>IULA</b>	International Union of Local Authorities
<b>J.O.</b>	Journal Official
<b>JOULE</b>	Joint Opportunities for Unconventional or Long-Term Energy Supply
<b>JUPITER</b>	Joint Urban Project in Transport Energy Reduction
<b>OECD</b>	Organization for Economic Cooperation and Development
<b>POLIS</b>	Promoting Operational Links with Integrated Services
<b>RE- Start</b>	Renewable Energy Strategies and Technologies for Generating Towns
<b>SAVE</b>	Specific Action of Vigorous Energy Efficiency
<b>UNCHS</b>	United Nations Center for Human Settlements
<b>ZEUS</b>	Zero and Low Emission Vehicles in Urban Society

## Εισαγωγή

Στην Κοινότητα, το 80% των πολιτών κατοικεί σε πόλεις και κωμοπόλεις, οι οποίες έχουν τη διπλή λειτουργία να διασφαλίζουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων τους και ταυτόχρονα να αποτελούν τον κινητήρα της οικονομικής, κοινωνικής και πολιτισμικής προόδου σχεδόν ολόκληρου του πληθυσμού. Εντούτοις, τα τελευταία χρόνια οι κάτοικοι των αστικών περιοχών ανησυχούν ολοένα και περισσότερο για την ποιότητα του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος. Η υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα των πόλεων σε συνδυασμό με τον αστικό τρόπο ζωής, είναι υπεύθυνα για την εκδήλωση ενός πλήθους περιβαλλοντικών προβλημάτων που επιβαρύνουν τόσο τη ζωή των κατοίκων τους όσο και την οικολογική ισορροπία του πλανήτη.

Η ευθύνη για το αστικό περιβάλλον και για τη λήψη των αναγκαίων προληπτικών ή διορθωτικών μέτρων επαφίεται κατά κύριο λόγο στις αρμόδιες τοπικές αρχές. Οι πόλεις μπορούν να διαδραματίσουν θεμελιώδη ρόλο στο θέμα της μείωσης των περιβαλλοντικών επιβαρύνσεων χρησιμοποιώντας με διαρκή και αποτελεσματικό τρόπο τους φυσικούς πόρους, τα παράγωγα υλικά και την κληρονομιά του δομημένου περιβάλλοντος και συντονίζοντας τις τοπικές εταιρικές σχέσεις. Εντούτοις, η ΕΕ, στο πλαίσιο της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, οφείλει να διαδραματίσει συμπληρωματικό ρόλο στον τομέα των αστικών θεμάτων. Ήδη, ένα μεγάλο ποσοστό των κοινοτικών πολιτικών συνδέεται άμεσα με την ανάπτυξη και τη διασφάλιση της ποιότητας της αστικής διαβίωσης, αλλά με τρόπο ασυντόνιστο και μερικές φορές αντιπαραγωγικό.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι δεν υπάρχει θεσμοθετημένη αστική περιβαλλοντική πολιτική σε κοινοτικό επίπεδο, στόχος της παρούσης διπλωματικής εργασίας είναι ο εντοπισμός των βασικών επιδιώξεων και των μέτρων προστασίας που είναι ενσωματωμένα στις υπάρχουσες πολιτικές της ΕΕ και τα οποία αφορούν το αστικό περιβάλλον καθώς και η εκτίμηση της αποτελεσματικότητάς-επάρκειάς τους για την αντιμετώπιση των προβλημάτων και τον εντοπισμό νέων δυνατοτήτων ανάπτυξης. Οι προς εξέταση πολιτικές που έχουν επιλεγεί στο πλαίσιο του παραπάνω στόχου



αντιπροσωπεύουν ένα μέρος του συνόλου των κοινοτικών πολιτικών που θεωρείται ότι έχουν αμεσότερες επιδράσεις στην ανάπτυξη των πόλεων.

Η εργασία αποτελείται από πέντε κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο επιχειρείται η παρουσίαση της κατάστασης του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος των πόλεων καθώς και ορισμένων προβλημάτων παγκόσμιας εμβέλειας που συνδέονται άμεσα με τον αστικό τρόπο ζωής. Στη συνέχεια, διερευνώνται τα αίτια εμφάνισης των προβλημάτων, καθώς και οι ιδιαίτερες συνθήκες που εντείνουν την όξυνσή τους στο εσωτερικό των αστικών περιοχών. Στο τέλος του κεφαλαίου γίνεται μια σύντομη αναφορά στις προσπάθειες που έχουν γίνει για την ποσοτικοποίηση των προβλημάτων και τη δημιουργία κάποιων αστικών δεικτών, με στόχο την πρόβλεψη των μελλοντικών τάσεων της περιβαλλοντικής υποβάθμισης και την ανεύρεση λύσεων για την αντιμετώπισή της.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, επιχειρείται μια σύντομη ανασκόπηση των δράσεων που έχουν γίνει για τη διευθέτηση της περιβαλλοντικής υποβάθμισης στις αστικές περιοχές. Αρχικά, επισημαίνονται οι σημαντικότερες ενέργειες σε παγκόσμιο επίπεδο ενώ στη συνέχεια ακολουθεί μια εκτενής ανάλυση των κοινοτικών πολιτικών που επιδρούν άμεσα ή έμμεσα στο αστικό περιβάλλον. Στην κατεύθυνση αυτή γίνεται αναφορά στην περιβαλλοντική πολιτική της ΕΕ και στα νομοθετικά μέσα που χρησιμοποιεί ενώ στη συνέχεια παρουσιάζονται επιλεκτικά κάποιες άλλες συμπληρωματικές δράσεις που απευθύνονται στις πόλεις.

Το τρίτο κεφάλαιο, περιλαμβάνει την παρουσίαση των χρηματοδοτικών μέσων που χρησιμοποιεί η ΕΕ για να προωθήσει δράσεις περιβαλλοντικού χαρακτήρα σε κοινοτικό και τοπικό επίπεδο. Αναλύονται τα χρηματοδοτικά μέσα που εντάσσονται στην κοινοτική περιφερειακή πολιτική, τα οποία και αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό της οικονομικής βοήθειας που παρέχει συνολικά η Κοινότητα στις πόλεις. Επιπλέον, παρουσιάζονται κάποιες επιμέρους ενισχύσεις στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής και της ενεργειακής πολιτικής και της πολιτικής για την έρευνα και την τεχνολογική ανάπτυξη.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, γίνεται μία σύντομη επισκόπηση των σημαντικότερων περιβαλλοντικών οργανισμών και αναλύεται ο ρόλος που διαδραματίζουν με στόχο τη διαφύλαξη του αστικού περιβάλλοντος. Στη

συνέχεια ακολουθεί μία παρουσίαση των δικτύων συνεργασίας των πόλεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο με στόχο το συντονισμό των δράσεων, την ανταλλαγή εμπειριών και την εύρεση κοινών λύσεων.

Τέλος, στο πέμπτο κεφάλαιο, επιχειρείται ένας συνολικός απολογισμός της μέχρι σήμερα συμβολής των κοινοτικών πολιτικών στην επίλυση των αστικών περιβαλλοντικών προβλημάτων, παράλληλα με μια διερεύνηση της μελλοντικής εξέλιξής τους. Στην κατεύθυνση αυτή, εξετάζεται η ανάγκη να χαραχθεί μια ευρωπαϊκή αστική στρατηγική, ικανή να συντονίσει τις επιμέρους αποσπασματικές δράσεις με στόχο την αναβάθμιση της αστικής διαβίωσης.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

### Περιβαλλοντικά Προβλήματα και Αίτια Πρόκλησής τους στις Ευρωπαϊκές Πόλεις

#### 1.1. Εισαγωγή

Το επίπεδο της περιβαλλοντικής υποβάθμισης στο εσωτερικό των ευρωπαϊκών πόλεων καθορίζεται από ένα εύρος παραγόντων αστικού και μη χαρακτήρα. Η γεωγραφική θέση, το κλίμα και η μορφολογία της περιοχής αφενός και το μέγεθος του πληθυσμού, οι κοινωνικές σχέσεις και η φύση των οικονομικών δραστηριοτήτων που φιλοξενούνται στα αστικά κέντρα αφετέρου, αποτελούν μερικούς από τους παράγοντες που μπορεί να επιδράσουν αρνητικά ή θετικά στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.

Σημαντικά στοιχεία για τη διασφάλιση της ποιότητας της αστικής διαβίωσης είναι τόσο ο καθαρός αέρας και το νερό όσο και η εξασφάλιση ικανοποιητικής ποιότητας στέγης, χώρων πρασίνου, ασφάλειας των πολιτών, και δυνατότητας πρόσβασης στο χώρο εργασίας. Αναμφίβολα, η σχέση μεταξύ της κατάστασης του περιβάλλοντος και των κοινωνικοοικονομικών αλλαγών που λαμβάνουν χώρα στο εσωτερικό των πόλεων είναι άμεση. Στόχος όμως του παρόντος κεφαλαίου είναι η επικέντρωση στην ανάλυση της κατάστασης του φυσικού αστικού περιβάλλοντος και όχι στην ανάλυση των κοινωνικών και οικονομικών τάσεων.

Για μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση της αστικής διάστασης των περιβαλλοντικών αλλαγών, γίνεται αναφορά τόσο στην περιβαλλοντική υποβάθμιση στο εσωτερικό των πόλεων (αέρας, θόρυβος, αστικά απόβλητα) όσο και στις επιδράσεις των αστικών κέντρων στα παγκόσμια περιβαλλοντικά προβλήματα της εποχής μας (όξινη βροχή, φαινόμενο του θερμοκηπίου, "τρύπα του όζοντος"). Επιπλέον, επισημαίνονται κάποιες προσπάθειες που έχουν γίνει για τον καθορισμό αστικών δεικτών με στόχο τη δημιουργία ενός μοντέλου ανάλυσης και πρόβλεψης των περιβαλλοντικών τάσεων στις πόλεις.



Τέλος, ακολουθεί μία σύντομη περιγραφή των αιτιών που προκάλεσαν την υποβάθμιση του φυσικού αστικού περιβάλλοντος.

## **1.2. Μορφές περιβαλλοντικής υποβάθμισης στις πόλεις**

### **1.2.1. Η ποιότητα του φυσικού αστικού περιβάλλοντος**

#### **1.2.1.1. Ατμοσφαιρική ρύπανση**

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η ατμόσφαιρα και ιδιαίτερα η καλή ποιότητα και η επάρκεια του αέρα αποτελούν μία από τις πιο πολύτιμες πηγές για τη διατήρηση της ζωής στον πλανήτη. Ο φυσικός αυτός πόρος, που δεν αποτελεί πλέον ελεύθερο-φυσικό αγαθό, συνδέεται σήμερα περισσότερο από ποτέ στην ιστορία του ανθρώπου με ένα πλήθος προβλημάτων. Τα προβλήματα αυτά μπορεί να αποδοθούν σε δύο κύριες πηγές: Η πρώτη αφορά το τελικό αποτέλεσμα των παραγωγικών δραστηριοτήτων του πρωτογενούς, δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα, που εξαντλούν τα ποιοτικά στοιχεία του φυσικού αυτού πόρου. Επομένως, η γεωργία, τα ορυχεία και τα λατομεία, η μεταποιητική βιομηχανία, ο τομέας των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών, οι κατασκευές τεχνικών έργων, η παραγωγή ενέργειας σε συνδυασμό με μία σειρά άλλων δραστηριοτήτων (αναψυχή, υγεία, εκπαίδευση, τουρισμός), επηρεάζουν όλα λίγο ή πολύ την παροχή και την ποιότητα του αέρα, ειδικά στις αστικές περιοχές. Η δεύτερη πηγή αφορά φυσικά φαινόμενα, όπως η ηφαιστειακή δραστηριότητα, οι πυρκαγιές των δασών και άλλοι φυσικοί αστάθμητοι παράγοντες που επηρεάζουν επίσης την ποιότητα του αέρα, άμεσα ή έμμεσα, σε συνδυασμό και με άλλα στοιχεία (κλιματολογικές συνθήκες) που έχουν την ίδια σημασία για τη ζωή στον πλανήτη.

Εκτός από τα δύο κύρια συστατικά της ατμόσφαιρας (78% άζωτο και 21% οξυγόνο), υπάρχουν και άλλα αέρια, φυσικής ή ανθρωπογενούς προέλευσης, σε μικρότερες ποσότητες. Η αλλαγή της σύνθεσης της ατμόσφαιρας τα τελευταία χρόνια οφείλεται στην εκπομπή μεγάλης ποσότητας συγκεκριμένων ρύπων. Οι εκπομπές αυτές δημιουργούν ένα

εύρος προβλημάτων σε παγκόσμιο (φαινόμενο του "θερμοκηπίου", "τρύπα του όζοντος"), περιφερειακό (όξινη βροχή) και τοπικό επίπεδο (νέφος). Οι συγκεντρώσεις των συγκεκριμένων ρύπων είναι σε γενικές γραμμές μεγαλύτερες στις αστικές και βιομηχανικές περιοχές, διαφέρουν μεταξύ των ευρωπαϊκών πόλεων και εξαρτώνται τόσο από τις μορφολογικές και μετεωρολογικές συνθήκες της κάθε περιοχής όσο και από την ένταση των οικονομικών δραστηριοτήτων που φιλοξενούνται σε αυτές.

Μία από τις σημαντικότερες πηγές της ατμοσφαιρικής ρύπανσης είναι η καύση των φυσικών καυσίμων (πετρέλαιο, κάρβουνο και φυσικό αέριο) τα οποία και χρησιμοποιούνται στους περισσότερους τομείς όπως στην βιομηχανία, στην οικιακή θέρμανση, στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας και τις μεταφορές.

Το ενδιαφέρον για την ποιότητα του αέρα, ιδιαίτερα στο εσωτερικό των πόλεων, δεν αποτελεί φαινόμενο των τελευταίων χρόνων. Παρά το γεγονός ότι οι σημαντικότερες αλλαγές στη σύνθεση της ατμόσφαιρας έλαβαν χώρα σχετικά πρόσφατα, σημαντικά προβλήματα παρουσιάστηκαν πριν από την αρχή της βιομηχανικής επανάστασης όπως για παράδειγμα στην περίπτωση του Ηνωμένου Βασιλείου όπου ο έλεγχος της αστικής ρύπανσης χρονολογείται από τον 13<sup>ο</sup> αιώνα.

Οι ανησυχίες για την ατμοσφαιρική ρύπανση εντάθηκαν κατά τη διάρκεια του 20ου αιώνα, λόγω της αύξησης τόσο της ποσότητας όσο και του αριθμού των ρύπων. Σημείο καμπής στην ιστορία της αστικής ατμοσφαιρικής ρύπανσης αποτέλεσε το στρώμα αιθαλομίχλης που κάλυψε την πόλη του Λονδίνου το χειμώνα του 1962. Κατά τη διάρκεια του επεισοδίου αυτού ο συνδυασμός υψηλών επιπέδων SO<sub>2</sub> και καπνού, σε συνδυασμό με την υγρασία και το κρύο, συνετέλεσαν στο θάνατο 4000 ατόμων. Ξεκινώντας από την παραδοχή ότι το SO<sub>2</sub> και ο καπνός θεωρούνταν ως οι πιο επικίνδυνοι ρύποι κατά τη δεκαετία του '60, τα πρώτα μέτρα που πάρθηκαν για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στόχευαν στον περιορισμό των παραπάνω συστατικών και συνετέλεσαν στην δραστική μείωσή τους στις περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις.

Ενώ οι ποσότητες του SO<sub>2</sub> και του καπνού περιορίστηκαν σημαντικά στις δεκαετίες του '70 και του '80, ανησυχίες προκάλεσε η εμφάνιση κάποιων άλλων ρύπων, ο σημαντικότερος από τους οποίους ήταν ο μόλυβδος, ο

οποίος και εμφάνισε υψηλά ποσοστά συγκέντρωσης στον αέρα των αστικών περιοχών λόγω της υπερβολικής χρήσης της βενζίνης με μόλυβδο στα αυτοκίνητα. Το παραπάνω φαινόμενο είχε ως αποτέλεσμα την εφαρμογή αυστηρών μέτρων με στόχο τον περιορισμό της περιεκτικότητας της βενζίνης σε μόλυβδο και τελικά την εισαγωγή της αμόλυβδης βενζίνης στην αγορά που συνετέλεσε τον περιορισμό του ρύπου σε πολλές πόλεις.. Στον πίνακα 1.1. που ακολουθεί, περιγράφονται οι πιο επικίνδυνοι ρύποι που εντοπίζονται στα αστικά κέντρα καθώς και οι πηγές προέλευσής τους.

**Πίνακας 1.1.:** Οι κυριότεροι ρύποι της ατμόσφαιρας των πόλεων και οι πηγές προέλευσής τους

Ρύποι	Πηγές	Τιμές της ΕΕ	
		προτεινόμενη τιμή (μg/m <sup>3</sup> )	οριακή τιμή (μg/m <sup>3</sup> )
<b>Διοξείδιο του θείου (SO<sub>2</sub>)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Χρήση καυσίμων για οικιακή θέρμανση</li> <li>Εκπομπές πετρελαιοκίνητων οχημάτων</li> <li>Κλίβανοι αποτέφρωσης αποβλήτων</li> <li>Λέβητες εργοστασίων</li> </ul>	40-60	80-120 <sup>1</sup> 130-180 <sup>2</sup>
<b>Οξείδια του αζώτου (NO<sub>x</sub>)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Οχήματα εσωτερικής καύσης</li> <li>Οικιακή θέρμανση</li> <li>Σταθμοί παραγωγής ενέργειας</li> </ul>	Για το NO <sub>2</sub> 50	—
<b>Σωματίδια</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Κλίβανοι αποτέφρωσης αποβλήτων</li> <li>Οχήματα εσωτερικής καύσης</li> <li>Βιομηχανία</li> <li>Οικιακή θέρμανση</li> </ul>	40-60	80-130 για τη χειμερινή περίοδο
<b>Οργανικά μείγματα</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>° Τοξικά</li> <li>- βενζίνη</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Εξατμίσεις από διυλιστήρια πετρελαίου</li> <li>Καύση πετρελαιοειδών προϊόντων</li> </ul>	—	—
<ul style="list-style-type: none"> <li>-πολυπυρηνικοί αρωματικοί υδρογονάνθρακες</li> <li>νάνθρακες</li> <li>- φορμαλδεΰδη</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Καύση καυσίμων</li> <li>Καύση καυσίμων</li> </ul>	—	—
<ul style="list-style-type: none"> <li>° Φωτοχημικά</li> <li>- πτητικά οργανικά μείγματα</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Μεταφορές</li> <li>Διαλύτες (χρήση βαφών σε βιομηχανικούς και οικιακούς τομείς)</li> </ul>	—	—

<sup>1</sup> 80-120 όταν η συγκέντρωση αιωρούμενων σωματιδίων υπερβαίνει τα 40 μg/m<sup>3</sup> (ετήσιος μέσος όρος)

<sup>2</sup> 130-180 όταν η συγκέντρωση αιωρούμενων σωματιδίων υπερβαίνει τα 60 μg/m<sup>3</sup> (χειμερινή περίοδος)



Ρύποι	Πηγές	Τιμές της ΕΕ	
		προτεινόμενη τιμή (μg/m <sup>3</sup> )	οριακή τιμή (μg/m <sup>3</sup> )
Μεταλλικά ιχνοστοιχεία ° Μόλυβδος  ° Κάδμιο	<ul style="list-style-type: none"> <li>Προσθήκη μολύβδου στο πετρέλαιο</li> <li>Καύση καυσίμων</li> <li>Διαδικασίες παραγωγής μετάλλων</li> <li>Κλίβανοι αποτέφρωσης αποβλήτων</li> </ul>	—	2
Μονοξείδιο του άνθρακα (CO)	• Μεταφορές	—	—
Όζον (O <sub>3</sub> )	• Αντίδραση της ηλιακής ακτινοβολίας με NO <sub>2</sub>	—	—

Πηγή: EC, 1991

Η αειφόρος διαχείριση των πόλεων και η άμβλυνση των προβλημάτων της ατμόσφαιρας έχουν ως επίκεντρο τις πηγές ρύπανσης που προέρχονται από την ίδια την πόλη, αλλά επιβαρύνουν τα έμβια καθώς και τα άβια μέρη του οικοσυστήματος, μέσα και έξω από αυτήν. Η κύρια επιδίωξη της αειφόρου διαχείρισης του ατμοσφαιρικού αέρα είναι να διασφαλιστεί διαχρονικά, η ποιότητα και η επάρκειά του.

#### 1.2.1.2. Θόρυβος

Η ηχητική ρύπανση καθίσταται ολοένα και σοβαρότερο πρόβλημα, ιδίως στις σύγχρονες μεγαλουπόλεις. Ο βαθμός έντασης του θορύβου μετριέται με ειδική μονάδα μέτρησης γνωστή ως decibel. Παίρνει την τιμή μηδέν όταν ο ήχος μπορεί να ακουστεί οριακά από τον άνθρωπο.

Οι πηγές θορύβου στις σύγχρονες πόλεις είναι πολλές και μπορούν να ταξινομηθούν σε γραμμικές (π.χ. κεντρικοί αστικοί δρόμοι), επιφανειακές (π.χ. εμπορικά κέντρα) και σημειακές (π.χ. κατασκευή οικοδομών). Η πιο διαδεδομένη πηγή θορύβου είναι οι μεταφορές. Δεδομένης της γενικευμένης τους χρήσης και του μεγάλου τους αριθμού, τα οχήματα μπορούν να θεωρηθούν ως η συνηθέστερη πηγή ηχητικής ενόχλησης για τους αστικούς πληθυσμούς.

Ειδική περίπτωση ηχητικής ρύπανσης από τις συγκοινωνίες αποτελούν οι θόρυβοι που προκαλούνται από τα αεροδρόμια. Δεδομένων των

προβλέψεων που έχουν γίνει για τη μεγάλη αύξηση των αεροπορικών ταξιδιών στα προσεχή χρόνια, αναμένεται ότι η ηχητική επιβάρυνση από τα αεριωθούμενα θα χειροτερεύσει (ΚΩΤΤΗΣ, 1994, σελ. 119).

Στις βιομηχανικές πόλεις σημαντική πηγή θορύβων αποτελούν τα εργοστάσια. Αυτό που παρατηρείται τις τελευταίες δεκαετίες είναι μία τάση σταδιακής απομάκρυνσης των ιδιαίτερα οχληρών βιομηχανικών μονάδων από τις πυκνοκατοικημένες περιοχές, με στόχο τη μείωση της εντοπισμένης ηχητικής ρύπανσης από αυτήν την περιοχή και τη διασπορά του θορύβου σε ευρύτερη περιοχή. Τα τελευταία χρόνια, η αναδιάρθρωση της οικονομίας και της παραγωγικής διαδικασίας συνετέλεσαν στη δημιουργία νέων δραστηριοτήτων (π.χ. παραγωγή ηλεκτρονικών υπολογιστών, υπηρεσίες) που δεν προκαλούν πολύ θόρυβο.

Από έρευνες που έχουν γίνει σε ευρωπαϊκές χώρες, όσον αφορά τις επιδράσεις της ηχητικής ρύπανσης, έχει διαπιστωθεί ότι για να εξασφαλιστούν οι επιθυμητές συνθήκες διαβίωσης σε εσωτερικούς χώρους, ο μέσος όρος της έντασης του θορύβου, κατά τη διάρκεια της ημέρας, δεν θα πρέπει να ξεπερνάει τα 65 dB. Οι αστικές περιοχές με επίπεδα θορύβου που κυμαίνονται από 55 έως 65 dB αναφέρονται ως “γκρι περιοχές” ενώ οι περιοχές που ξεπερνούν τα 65 ή τα 70 dB αναφέρονται ως “μαύρα στίγματα” (OECD, 1991).

Στις μεγάλες πόλεις, το ποσοστό των ανθρώπων που εκτίθενται σε ανεπιθύμητα επίπεδα θορύβου, είναι δύο με τρεις φορές μεγαλύτερο από τον εθνικό μέσο όρο. Το ποσοστό του αστικού πληθυσμού που υποφέρει από τον θόρυβο αυξάνεται με την πυκνότητα κατοίκησης στις πόλεις. Στη Δυτική Γερμανία, τα αποτελέσματα τακτικών σφυγμομετρήσεων του κοινού τα τελευταία δέκα χρόνια απέδειξαν ότι σε πόλεις των 5000 κατοίκων το 14% του πληθυσμού δηλώνει ενοχλημένο από την ηχορύπανση στους δρόμους. Σε πόλεις με πληθυσμό από 5000 έως 20.000 το ποσοστό φθάνει το 20% ενώ σε πόλεις των 100.000 κατοίκων το ποσοστό ενόχλησης αγγίζει το 33% (ΕΕΑ, 1995, σελ.271).

Τα στοιχεία που απαιτούνται για τη συστηματική ανάλυση των επιπέδων ηχητικής ρύπανσης, είναι ελλιπή στις περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις. Εντούτοις, μία πρόσφατη έρευνα του ΟΟΣΑ σχετικά με τα προβλήματα των πόλεων, έδειξε ότι το 25% των πόλεων κατατάσσουν το θόρυβο μεταξύ των

σοβαρότερων προβλημάτων και το 50% υποδεικνύουν ότι τα επίπεδα θορύβου έχουν αυξηθεί (ΟΟΣΑ,1993). Στην Ευρώπη υπολογίζεται ότι 113 εκατ. άνθρωποι εκτίθενται σε επίπεδα θορύβου που ξεπερνούν τα 65 dB.

Στις αστικές περιοχές η αντιμετώπιση της ηχητικής ρύπανσης παρουσιάζει αρκετά εμπόδια εξαιτίας της πολυπλοκότητας των πηγών που την προκαλούν. Σε μερικές ευρωπαϊκές χώρες, όπως στην Ολλανδία και στη Γερμανία, έχουν υιοθετηθεί κανονισμοί που επιβάλλουν διαφορετικά επίπεδα ηχητικής ποιότητας ανάλογα με τις χρήσεις γης. Επίσης, επιβάλλονται κάποια μέτρα όπως η απομόνωση κάποιων περιοχών με ειδικές μπάρες, η δημιουργία πεζοδρόμων καθώς και περιορισμοί στην ταχύτητα των οχημάτων στο εσωτερικό της πόλης.

#### 1.2.1.3. Νερό

Το νερό συνιστά φυσικό πόρο από τον οποίον εξαρτώνται όλες οι μορφές ζωής. Όσον αφορά τον άνθρωπο, το νερό είναι απαραίτητο για την τέλεση βασικών λειτουργιών του (πόση, πλύση, καθαρισμός) και αποτελεί ανακυκλώσιμο φυσικό πόρο, που μπορεί να επαναχρησιμοποιηθεί. Κατά κανόνα, το νερό δεν είναι σπάνιο αγαθό στις ευρωπαϊκές χώρες. Αποτελεί στοιχείο κυκλικής διαδικασίας του φυσικού συστήματος - τα όμβρια αποθηκεύονται υπό μορφή υπογείων υδάτων ή διοχετεύονται σε ποταμούς, λίμνες και θάλασσες, ενώ στη συνέχεια εξατμίζονται και σχηματίζουν νέφη που καταλήγουν σε βροχοπτώσεις.

Οι ποσότητες που περιέχονται στους υδάτινους πόρους μπορεί να ποικίλλουν γεωγραφικά με σημαντικές τοπικές διαφορές και να διαφοροποιούνται ανάλογα με τις εποχές ή ως αποτέλεσμα κλιματολογικών παραγόντων (ξηρασίας ή πυκνών χιονοπτώσεων), αλλά και ως άμεσο αποτέλεσμα παρεμβάσεων του ανθρώπου που μπορούν να οδηγήσουν είτε σε λειψυδρία είτε σε πλημμύρες.

Το νερό αντλείται σε τεράστιες ποσότητες προκειμένου να υποστηριχθούν οι ανθρώπινες δραστηριότητες, η δε λειψυδρία, παρόλο που συνδέεται συχνά με αναπτυσσόμενες χώρες ακραίων κλιματολογικών χαρακτηριστικών, αποτελεί πρόβλημα που εμφανίζεται περιοδικά και σε

ορισμένες χώρες της Ευρώπης. Οι επιπτώσεις της λειψυδρίας, και ιδιαίτερα τα μέτρα που λαμβάνονται από τις υπηρεσίες ύδρευσης για την εξασφάλιση παροχής ακόμη και σε περιόδους παρατεταμένης ξηρασίας, είναι επιζήμιες για το φυσικό σύστημα. Συνήθη λύση αποτελεί η άντληση νερού από ποταμούς σε βαθμό που να χαμηλώνει η στάθμη τους, με αποτέλεσμα να επιβραδύνεται η ροή του. Επιπλέον, η πτώση της στάθμης των ποταμών περιορίζει τη διαλυτική τους ικανότητα κατά την απορρόφηση λυμάτων στα επιτρεπόμενα όρια, με αποτέλεσμα ποσότητες λυμάτων που θεωρούνται ακίνδυνες υπό φυσιολογικές συνθήκες να αποβαίνουν βλαβερές (EC DG XI, 1996, σελ.104).

Οι πλημμύρες που σημειώθηκαν τον Ιανουάριο 1995 στη βορειοδυτική Ευρώπη ήταν συνέπεια ενός μη αιφόρου παρελθόντος. Οι βασικές αιτίες ήταν ποικίλες: από υπερβολικά δυνατή βροχή μέχρι κοίτες ποταμών υπερβολικά στενές για να δεχθούν τη μεγάλη ποσότητα του νερού. Η συσσώρευση σχετικά μετριοπαθών παρεμβάσεων του ανθρώπου στις λεκάνες απορροής των ποταμών, π.χ. η αποψίλωση μικρών δασικών εκτάσεων, οι πυρκαγιές, η εξάπλωση των πόλεων και η οικοδόμηση νέων οικισμών, η διάθεση των βιομηχανικών αποβλήτων και η χρήση ζιζανιοκτόνων από τις τοπικές αρχές, συνετέλεσαν στην πρόκληση πλημμύρων και στις περιβαλλοντικές τους καταστροφές.

Οι παρεμβάσεις του ανθρώπου δεν έχουν επιπτώσεις μόνο στην ποσότητα του νερού των υδάτινων πόρων, αλλά και στην ποιότητά του. Όλη η ποσότητα νερού που χρησιμοποιείται από τον άνθρωπο, επιστρέφει με κάποια μορφή στο φυσικό σύστημα. Το γεγονός αυτό καθαυτό είναι ευεργετικό, διότι συμπληρώνει τον κύκλο ροής του νερού. Το πρόβλημα είναι ότι τα νερά αυτά μολύνονται με διάφορους τρόπους και κανένας βαθμός επεξεργασίας των λυμάτων δεν μπορεί να επιτύχει την επιστροφή του νερού στο φυσικό σύστημα με την αρχική του ποιότητα.

Επιπλέον, το νερό που δεν χρησιμοποιείται άμεσα από τον άνθρωπο επηρεάζεται επίσης από τα αστικά συστήματα. Υπό κανονικές συνθήκες, τα όμβρια ύδατα διηθούνται στο έδαφος και περνούν στο φυσικό σύστημα. Στα αστικά συστήματα όμως, τα όμβρια ύδατα μεταφέρονται από τα συστήματα υπονόμων και ρυπαίνονται από τις ακαθαρσίες και τις χημικές ουσίες των αστικών λυμάτων μολύνοντας έτσι τους υδροφόρους ορίζοντες.

Τόσο από άποψη ποσότητας όσο και ποιότητας, φαίνεται λογική η ανάγκη να εφαρμοστούν οι αρχές της αειφορίας στη διαχείριση του νερού, έτσι ώστε να προκαλούνται οι λιγότερο δυνατές επιπτώσεις στο φυσικό σύστημα σε ό,τι αφορά το νερό, ενώ παράλληλα να εξασφαλίζεται μία βασική υπηρεσία για όλους τους πολίτες (των σημερινών και μελλοντικών γενεών), η οποία θα περιλαμβάνει την πρόσβαση σε δίκτυα αποχέτευσης. Αυτό που απαιτείται λοιπόν είναι ένα ολοκληρωμένο όραμα για την παρούσα και τη μελλοντική διαχείριση του συστήματος του νερού. Οι αστικές εκτάσεις αποτελούν στοιχείο του συστήματος αυτού και η διαχείριση των αστικών υδάτων μπορεί να έχει μείζονα επιρροή στη διαχείριση του όλου συστήματος (EC 1996, σελ.106).

Οι αρχές της αειφόρου διαχείρισης του νερού συνδέονται με τη διατήρησή του και με τον περιορισμό στο ελάχιστο των επιπτώσεων του συνόλου των λειτουργιών που σχετίζονται με το νερό επάνω στο φυσικό σύστημα. Σημασία έχει να ληφθεί υπόψη το πλήρες κύκλωμα των συστημάτων ύδρευσης των αστικών περιοχών, που περιλαμβάνει την άντληση του νερού, την επεξεργασία, τη διανομή και κατανάλωση, το σύστημα υπονόμων, την επεξεργασία των λυμάτων και τη διάθεσή τους. Όλες αυτές οι λειτουργίες έχουν επιπτώσεις στην ποσότητα και στην ποιότητα των υδάτινων πόρων. Εκτός αυτού, επηρεάζουν και άλλες πτυχές του φυσικού συστήματος. Ο στόχος της αειφόρου διαχείρισης του νερού δεν θα πρέπει να έγκειται αποκλειστικά στην εξασφάλιση μιας βασικής στάθμης υπηρεσιών, αλλά και στην εδραίωση της προστασίας των βιοτόπων, της χλωρίδας και της πανίδας, στη διατήρηση της ικανότητας διάλυσης και εξάλειψης των ρύπων του νερού και στη διαφύλαξη των αξιών αισθητικής και αναψυχής που προσφέρουν τα στοιχεία του νερού στο τοπίο.

Παρά τις σημαντικές επενδύσεις, η κατάσταση των υδάτων δεν παρουσίασε συνολική βελτίωση τα τελευταία 20 χρόνια. Περισσότερα είναι τα παραδείγματα αρνητικής εξέλιξης. Η γενική ρύπανση των υδροφόρων οριζόντων προκαλεί ή θα προκαλέσει σε πολλές περιοχές πρόβλημα πόσιμου ύδατος. Η υπερεκμετάλλευση των υδάτινων πόρων, δεν αφορά μόνο τις πόλεις στην περιοχή της Μεσογείου αλλά και τις πόλεις των περισσότερων παράκτιων περιοχών. Όλες αυτές οι βλαβερές συνέπειες επιδεινώνονται



επειδή δεν υπάρχει μία γενική προσπάθεια ορθής διαχείρισης των υδάτινων πόρων.

#### *1.2.1.4. Τα αστικά απόβλητα*

Η εκτίμηση της ποσότητας των αποβλήτων που παράγεται στην Κοινότητα είναι πολύ δύσκολη, αν όχι αδύνατη, ιδίως λόγω της μη ύπαρξης ενιαίου καταλόγου από τα κράτη μέλη. Σε έκθεσή της το 1987<sup>3</sup>, η Επιτροπή Περιβάλλοντος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου αναφέρει συνολική ποσότητα 2,2 δισεκατ. τόνων περίπου ενώ κατά μέσο όρο αναλογούν 1,5 κιλά απόβλητα σε κάθε ευρωπαϊό πολίτη. Η πλειοψηφία των δυτικών ευρωπαϊκών πόλεων, μεταξύ των οποίων το Άμστερνταμ, οι Βρυξέλλες, η Κοπενχάγη, η Γλασκόβη, το Λονδίνο, και το Παρίσι παράγουν ετησίως από 300 έως 600 κιλά ανά κάτοικο. Στα ίδια επίπεδα κυμαίνονται και οι πόλεις της Νότιας Ευρώπης όπως η Βαρκελώνη, η Μαδρίτη και το Μιλάνο.

##### *1.2.1.4.1. Υγρά απόβλητα*

Η βάση των υγρών αποβλήτων των ευρωπαϊκών πόλεων συνίσταται από απόβλητα βιολογικού φορτίου, λύματα, τελικές πλύσεις από εργοστάσια μεταλλουργίας, διυλιστήρια, μονάδες επεξεργασίας τροφίμων, βυρσοδεψεία, εργοστάσια κλωστοϋφαντουργίας και ναυπηγεία, καθώς και από αστικά οικιακά λύματα, λύματα νοσοκομείων, πανεπιστημίων, σχολείων και χώρων εργασίας. Τα προβλήματα που προκύπτουν από την παραγωγή των υγρών αποβλήτων συνδέονται με την αποβολή ασυμβίβαστων ουσιών σε μεγάλες ποσότητες, και γι' αυτό δύσκολες να αφομοιωθούν, σε υδάτινους αποδέκτες.

Αναφορικά με τα οικιακά, βιομηχανικά και νοσοκομειακά απόβλητα, αποδείχθηκε ότι η χημική και βιολογική επεξεργασία τους, που εφαρμόζεται από τη δεκαετία του 1960, υπήρξε αρκετά επιτυχημένη. Ιδιαίτερα θετική υπήρξε και η συμβολή της κοινοτικής νομοθεσίας την οποία τα κράτη μέλη ενσωμάτωσαν στην εθνική τους νομοθεσία. Εντούτοις, παρά την καινοτόμο φύση της νομοθεσίας της ΕΕ, αποδείχθηκε ότι οι κρατικοί έλεγχοι ήταν ορισμένες φορές μάλλον χαλαροί, με αποτέλεσμα να υπάρχουν ακόμη μείζονα αστικά κέντρα στα οποία δεν λειτουργούν μονάδες βιολογικού

καθαρισμού των αστικών αποβλήτων, ή τα οποία διαθέτουν συγκροτήματα βιομηχανικών εγκαταστάσεων παλαιού τύπου, όπου η εγκατάσταση βιολογικού καθαρισμού είναι σχεδόν αδύνατη λόγω έλλειψης χώρου.

Σε ευρύτερο επίπεδο, είναι απαραίτητη σήμερα η υιοθέτηση ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης των αποβλήτων, που μπορεί να εφαρμοσθεί από όλα τα κράτη μέλη. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα μπορούσε να καταρτίσει ένα πρόγραμμα σφαιρικής προσέγγισης, που να διαμορφώνει το γενικό πλαίσιο για ειδικότερες εφαρμογές. Παρότι ο συγκεντρωτισμός δεν αποτελεί γενικά την καλύτερη λύση, δεδομένου ότι οι πολιτικές που απαιτούνται διαφέρουν από πόλη σε πόλη, είναι πιθανόν να αποτελεί την περισσότερο κατάλληλη. Θα πρέπει να ασκείται αυστηρός έλεγχος από όργανο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, προκειμένου να μεγιστοποιηθεί η αποτελεσματικότητα του ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης των αποβλήτων. Το όργανο αυτό θα μπορούσε να είναι η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία για το Περιβάλλον, στην οποία θα μπορούσαν να δοθούν συγκεκριμένες αρμοδιότητες προκειμένου να ελέγχει και να παρακολουθεί τις μονάδες επεξεργασίας, να επιβάλλει πρόστιμα, να παρακρατεί ή να αφαιρεί τις άδειες λειτουργίας από τις βιομηχανίες που δεν τηρούν τις ισχύουσες διατάξεις κλπ., ακόμα και αν αυτό έρχεται τυχόν σε αντίθεση με την αρχή της επικουρικότητας.

#### *1.2.1.4.2. Στερεά απόβλητα*

Όπως και τα υγρά απόβλητα, τα στερεά απόβλητα μπορούν επίσης να διακριθούν σε κατηγορίες. Σε όλες τις ευρωπαϊκές πόλεις απαντώνται οικιακά και εμπορικά απορρίμματα, νοσοκομειακά απόβλητα, βιομηχανικά υποπροϊόντα, επαναχρησιμοποιημένα βιομηχανικά προϊόντα, μπάζα που προέρχονται από οικοδομικές δραστηριότητες, απόβλητα που στο μεγαλύτερο μέρος τους αποτελούνται από μη βιοδιασπώμενα υλικά. Η σύνθεση των αποβλήτων διαφέρει ελάχιστα από πόλη σε πόλη ή από χώρα σε χώρα. Τα οργανικά απόβλητα, που συνιστούν το βιοδιασπώμενο μέρος των αποβλήτων, αποτελούν μεγαλύτερο ποσοστό στα απόβλητα των πόλεων της Νότιας Ευρώπης, παρά αυτών της Βόρειας. Πρόκειται για απόβλητα που

---

<sup>3</sup> Έγγραφο Α 2-31/87

αποσυντίθενται είτε σε χώρους εναπόθεσης απορριμμάτων είτε σε βιομηχανικές μονάδες επεξεργασίας αποβλήτων, σε αποχετευτικά δίκτυα και υδάτινους αποδέκτες και αποτελεί στην πραγματικότητα το μικρότερο από τα προβλήματα που συνδέονται με τη διαχείριση των αποβλήτων.

Τα μη βιοδιασπώμενα υλικά, κυρίως πλαστικά όλων των ειδών και ειδικότερα PVC, αποτελούν το σοβαρότερο πρόβλημα, εξαιτίας της συνεχούς τους συσσώρευσης και της διοξίνης που εκπέμπεται εάν το PVC, αναμειγνυόμενο με άλλα απόβλητα, αποτεφρωθεί σε χαμηλές θερμοκρασίες. Η έλλειψη χώρου για τη διάθεση αποβλήτων οξύνεται και από την ταχεία αύξηση της απόρριψης υλικών που είναι μεν βιοδιασπώμενα, αλλά απαιτούν πολύ χρόνο για να αποσυντεθούν (π.χ. μέταλλα). Το 30-40% του όγκου των αποβλήτων στους χώρους εναπόθεσης απορριμμάτων αποτελείται από χαρτί, αλουμίνιο, κασσίτερο και γυαλί, που φθάνουν εκεί σε μικρό χρονικό διάστημα μετά την παραγωγή και τη διάθεσή τους στην αγορά.

Η απλή απόθεση δεν αποτελεί λύση στο πρόβλημα της διαχείρισης των στερεών αποβλήτων. Η ορθότητα της καύσης έχει τεθεί υπό αμφισβήτηση, με βάση επιστημονικά επιχειρήματα, καθώς συμβάλλει στο φαινόμενο του θερμοκηπίου και αποβάλλει στην ατμόσφαιρα τοξικές ουσίες, όπως οι διοξίνες. Η λύση στο δύσκολο αυτό πρόβλημα μοιάζει να βρίσκεται στα μικτά συστήματα που βασίζονται στις πολλαπλές χρήσεις, την επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση των υλικών, σε συνδυασμό με την υγειονομική ταφή των ταχέως βιοδιασπώμενων υλικών.

Η εξέλιξη των πολιτικών για τη διαχείριση των στερεών αποβλήτων κατά τα τελευταία 30 χρόνια καταδεικνύει ότι η διάθεση των αποβλήτων κατά κατηγορίες (οποιασδήποτε μορφής), με σκοπό την εξοικονόμηση υλικών για ανακύκλωση, μοιάζουν να κερδίζουν έδαφος σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Εντούτοις υπάρχει σαφής και πλήρης έλλειψη μιας ολοκληρωμένης κοινοτικής νομοθεσίας. Οι ισχύοντες κανονισμοί φαίνεται να έρχονται σε αντίθεση με θέματα που αφορούν την εναρμόνιση των εθνικών οικονομιών και των θεσμικών υποχρεώσεων της συνθήκης της Ρώμης.

Επιστημονικά ιδρύματα, τοπικές αρχές, ομοσπονδιακά κράτη, εθνικές υπηρεσίες, ακόμα και η ΕΕ έχουν επενδύσει και συνεχίζουν να επενδύουν σε αμέτρητες μελέτες για την πλέον ορθολογική και περιβαλλοντικά φιλική διαχείριση των αστικών αποβλήτων. Η ΕΕ συγχρηματοδοτεί πρωτοβουλίες

τοπικών φορέων για το διαχωρισμό και την ανακύκλωση των αποβλήτων. Ωστόσο, κατά την εφαρμογή, οι πολιτικές διαφέρουν σημαντικά από πόλη σε πόλη, ακόμα και μέσα στο ίδιο κράτος, και σε καμία περίπτωση δεν μπορούν να θεωρηθούν ενοποιημένες στην ευρωπαϊκή επικράτεια.

Η αιχμώδης διαχείριση των αποβλήτων θα έπρεπε να περιλαμβάνει τρεις βασικούς στόχους: τον περιορισμό της παραγωγής αποβλήτων, τη βέλτιστη χρήση των αποβλήτων ως φυσικού πόρου, και την αποφυγή των επιβλαβών επιδράσεων στο περιβάλλον και την υγεία. Οι στόχοι αυτοί δεν μπορούν να επιτευχθούν εύκολα στο πλαίσιο των σημερινών συστημάτων διαχείρισης αποβλήτων, που συχνά είναι συγκεντρωτικά και δυσνόητα. Τα μεμονωμένα άτομα δεν μπορούν εύκολα να διακρίνουν τις συνέπειες της συμπεριφοράς τους, ούτε τα αποτελέσματα από τη μεταβολή της.

Τα τρίπτυχο "όχι απόβλητα - επαναχρησιμοποιήσιμα υλικά - ανακυκλώσιμα υλικά" θα πρέπει να αποτελέσει τις βασικές προτεραιότητες για τη διαχείριση των αποβλήτων. Έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην αποκατάσταση και την επαναχρησιμοποίηση των αγαθών. Άλλος σημαντικός στόχος είναι ο περιορισμός των απαιτήσεων μεταφοράς κατά τη διαχείριση των αποβλήτων. Η μεταφορά των αποβλήτων αποτελεί μακρά διαδικασία και προϋποθέτει την κατανάλωση τεραστίων ποσοτήτων ενέργειας. Έχει μεγάλο κόστος και άμεσες περιβαλλοντικές συνέπειες. Κατά συνέπεια, έχει σημασία η ελαχιστοποίηση του όγκου των αποβλήτων, όχι μόνο σε σχέση με τα προβλήματα που δημιουργεί η διάθεσή τους, αλλά και με την κατανάλωση ενέργειας.

### **1.2.2 Η ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος**

#### **1.2.2.1. Χώροι πρασίνου**

Η αξία των φυσικών χαρακτηριστικών στο εσωτερικό των αστικών περιοχών έχει αναγνωρισθεί από καιρού. Τα πάρκα, οι κήποι και οι δεντροφυτεμένες λεωφόροι αποτελούν παραδοσιακά στοιχεία του σχεδιασμού μιας πόλης, που απαλύνουν την μονοτονία ενός τελείως δομημένου χώρου και εξασφαλίζουν στους κατοίκους των πόλεων ένα ψυχολογικό δεσμό με την φύση και την ύπαιθρο.

Η παρουσία του πράσινου στοιχείου στο εσωτερικό των πόλεων αποτελεί βασικό παράγοντα για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων γιατί επιτελούν σημαντικές λειτουργίες όπως:

- δημιουργία κατάλληλου μικροκλίματος, δεδομένου ότι περιορίζει την επίδραση του ανέμου και κατά συνέπεια εξισορροπεί τις μεταβολές της θερμοκρασίας και ενυδατώνει την ατμόσφαιρα,
- προώθηση της διατήρησης του φυσικού στοιχείου, καθώς και της εκπαίδευσης και έρευνας σε περιβαλλοντικά θέματα,
- διευκολύνουν την ανακύκλωση των οργανικών αποβλήτων,
- προσφέρονται ως χώροι φυσικής άσκησης και ψυχαγωγίας για τους κατοίκους των πόλεων,
- ανανέωση και καθαρισμός της ατμόσφαιρας, παράγοντες που μεγιστοποιούν την μετατροπή του CO<sub>2</sub> σε οξυγόνο.

Οι πράσινοι χώροι στις ευρωπαϊκές πόλεις διαφέρουν τόσο ως προς τον τύπο και το μέγεθός τους όσο και ως προς την χωροθέτησή τους μέσα στις αστικές περιοχές. Πρόσφατες έρευνες πάνω στη κοινωνική διάσταση της αστικής ζωής απέδειξαν ότι η ποιότητα και ο χρόνος πρόσβασης στους αστικούς χώρους είναι σημαντικότερος από το μέγεθός τους. Απόσταση 15 λεπτά με τα πόδια από την κατοικία στους χώρους πρασίνου χρησιμοποιείται ως δείκτης καθορισμού της ποιότητας ζωής στις πόλεις. Το μεγαλύτερο ποσοστό των ευρωπαϊκών πόλεων πληροί το παραπάνω κριτήριο για το 50% του πληθυσμού (ΕΕΑ, 1995, σελ. 273).

#### 1.2.2.2. Κτιριακές εγκαταστάσεις

Η ποιότητα της παροχής στέγης στις αστικές περιοχές εξαρτάται ουσιαστικά από τον ποιοτικό χαρακτήρα του αστικού περιβάλλοντος. Στις πόλεις οι άνθρωποι ζουν κατά κανόνα ο ένας δίπλα στον άλλον και οι δραστηριότητες που προκαλούν αρνητικές παρενέργειες, π.χ. με τη μορφή της βιομηχανικής ρύπανσης και της θορυβώδους κυκλοφορίας, έχουν την τάση να εμφανίζονται στα σημεία των μεγαλύτερων πληθυσμιακών πυκνοτήτων, επηρεάζοντας έτσι όσους δε διαθέτουν επιλογή για την κατοικία τους, ούτε τη δύναμη ή επιρροή για να απομονώσουν τις πηγές ρύπανσης.



Ο σχεδιασμός ενός κτιρίου ουδέποτε υπήρξε απλή υπόθεση. Γι' αυτό και έχει αναπτυχθεί μία ολόκληρη επιστήμη που ασχολείται με το σχεδιασμό και την κατασκευή των κτιριακών εγκαταστάσεων, η οποία διαρκώς βελτιώνεται, προσαρμοζόμενη αφενός στις σύγχρονες ανάγκες του ανθρώπου και αφετέρου στις κλιματολογικές αλλαγές (π.χ. στο φαινόμενο του θερμοκηπίου) και στον υπερπληθυσμό των πόλεων. Ο σχεδιασμός ενός κτιρίου οφείλει να είναι συνεπής ως προς την ενεργειακή του κατανάλωση, επιτρέποντας συγχρόνως στον ένοικο να απολαμβάνει όσο το δυνατόν ηπιότερες θερμοκρασίες χωρίς να υποβαθμίζεται η ακουστική και οπτική άνεση.

Ένα δεύτερο πολύ σημαντικό στοιχείο, όσον αφορά τη λειτουργία των κτιρίων, είναι η ποιότητα του εσωτερικού αέρα. Σήμερα, εξαιτίας του γεγονότος ότι κυκλοφορούν στο εμπόριο υλικά με πολύ υψηλές εκπομπές, οργανικές πτητικές ενώσεις ή μια σειρά από πλαστικές μοκέτες που επίσης εκπέμπουν βλαβερές ουσίες και μη ελεγμένα καθαριστικά χώρου, καταγράφεται αλματώδης αύξηση διαφόρων αλλεργιών και άσθματος, για τα οποία σε μεγάλο βαθμό ευθύνεται η κακή ποιότητα του εσωτερικού χώρου (Έρευνα του Πανεπιστημίου Αθηνών γύρω από το μικροκλίμα της Αθήνας, η Καθημερινή 12 Ιουλίου 1998).

Οι επιστήμονες στην προσπάθειά τους να εξασφαλίσουν στον άνθρωπο συνθήκες θερμικής οπτικής και ακουστικής άνεσης μελετούν το κλίμα στο εξωτερικό των κτιρίων που λειτουργεί σε συνάρτηση με την ποιότητα των υλικών της ασφάλτου των δρόμων, με τις πλάκες του πεζοδρομίου, με τη σκίαση από τα υπάρχοντα δέντρα - χώροι χαμηλής θερμοκρασίας- και τέλος, με την ύπαρξη στον πλησιέστερο χώρο ανοιχτής επιφάνειας νερού. Η απόρριψη υλικών ιδιαίτερα απορροφητικών, η διευκόλυνση της κυκλοφορίας του αέρα προκειμένου να απάγει την αποθηκευμένη θερμότητα και η χρήση των παγίδων θερμότητας (πράσινο, νερό), συντελούν στη δημιουργία ενός ευνοϊκού για τον άνθρωπο μικροκλίματος χωρίς τη χρήση επιπρόσθετων μηχανικών μέσων.

Οι πόλεις της Αθήνας, του Γκράτς, της Μαδρίτης και της Ρώμης ανέλαβαν την υλοποίηση ενός έργου με μερική χρηματοδότηση της ΕΕ (ΓΔ XVII-Πρόγραμμα PERU), το οποίο περιλάμβανε κοινή μελέτη σκοπιμότητας και βασίζεται σε σειρά δράσεων που στοχεύουν στον περιορισμό της κατανάλωσης ενέργειας για το δροσισμό των κτιρίων. Τα αποτελέσματα του έργου αναμένονται περί τα τέλη του 1998<sup>4</sup>.

Το Pascool είναι το πρώτο σημαντικό ερευνητικό πρόγραμμα της ΕΕπ, που αποσκοπεί στην αντιμετώπιση του προβλήματος και στην προώθηση της χρήσης παθητικού δροσισμού στα κτίρια. Κατά τη διάρκεια των 28 μηνών επεξεργασίας του προγράμματος, του οποίου το συντονισμό ανέλαβε η ελληνική ομάδα Φυσικής Κτιριακού Περιβάλλοντος του Πανεπιστημίου Αθηνών, η επιστημονική ομάδα πέτυχε να ολοκληρώσει τους επιστημονικούς της στόχους. Συνολικά, τέσσερις υποομάδες στις οποίες συμμετείχαν 33 ευρωπαϊκά εργαστήρια, συνεργάστηκαν σχηματίζοντας ένα μοναδικό δίκτυο επεξεργασίας πληροφοριών και τεχνικών γνώσεων για τον ακριβή καθορισμό των κριτηρίων κατασκευής των σύγχρονων ευρωπαϊκών κτιρίων.<sup>4</sup>

#### *1.2.2.3. Εγκαταλελειμμένες εκτάσεις στο εσωτερικό των πόλεων*

Η αναδιάρθρωση της βαριάς βιομηχανίας είχε ως αποτέλεσμα την εγκατάλειψη μεγάλων και συχνά μολυσμένων εκτάσεων στο εσωτερικό των πόλεων. Η ύπαρξη τέτοιων θυλάκων υποβάθμισης αποθαρρύνει το ενδιαφέρον των επενδυτών εξαιτίας των απαιτούμενων δαπανηρών εργασιών καθαρισμού, απορρύπανσης και κατασκευής έργων υποδομής. Επιπλέον, η μόλυνση που εμφανίζεται στο εσωτερικό αυτών των εκτάσεων είναι πιθανό να εξαπλώνεται προκαλώντας περιβαλλοντικές βλάβες (ρύπανση της ατμόσφαιρας και των υδάτων) στη γύρω περιοχή.

Η αναζωογόνηση αστικών περιοχών προσφέρει τη δυνατότητα αποκατάστασης ενός τοπίου και δημιουργίας νέων στοιχείων πρασίνου ή λοιπών ζωνών οικολογικής σημασίας. Στις ζώνες αποκατάστασης και αναβάθμισης μπορεί να γίνει εφαρμογή πολλών αρχών οικολογικού χαρακτήρα όπως:

- μέτρα για την όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερη χρήση του νερού στα κτίρια,
- συστήματα για την κυκλοφορία των ομβρίων υδάτων,
- βέλτιστη χρησιμοποίηση της ενέργειας για θέρμανση και ψύξη με παράλληλη εφαρμογή μονώσεων.

---

<sup>4</sup> Καθημερινή 12/07/98: Έρευνα του Πανεπιστημίου Αθηνών για το μικροκλίμα της Αθήνας

Η οπτική αναβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος αποτελεί σημαντικό παράγοντα αποκατάστασης και αναγέννησης. Η αποκατάσταση ή και ανακατασκευή των κτιρίων ίσως ηχεί ως μέτρο διακοσμητικού χαρακτήρα, η παρέμβαση όμως σε περιπτώσεις αντισεισμικού θεάματος μπορεί να επιδράσει θετικά στην ποιότητα ζωής των κατοίκων.

### **1.3. Παγκόσμια περιβαλλοντικά προβλήματα**

#### **1.3.1. Το φαινόμενο της όξινης βροχής**

Η ατμόσφαιρα έχει ορισμένη οξύτητα η οποία επηρεάζεται από την παρουσία κάποιων ρύπων όπως το διοξείδιο του θείου, τα οξείδια του αζώτου, το υδροχλώριο και το υδροφθόριο. Η οξύτητα του βρόχινου νερού προκαλείται από την αλληλεπίδραση οξέων με βάσεις (ΚΩΤΤΗΣ, 1994, σελ. 66).

Η όξινη βροχή αποτελεί παγκόσμιο φαινόμενο δεδομένου ότι οι ρύποι που προκαλούν την οξύτητα μεταφέρονται με τον άνεμο σε αποστάσεις που μπορούν να φτάσουν εκατοντάδες χιλιόμετρα, παραμένοντας στην ατμόσφαιρα για ολόκληρες μέρες. Οι κυριότερες πηγές δημιουργίας της όξινης βροχής είναι οι σταθμοί παραγωγής ενέργειας (που ευθύνονταν για το 64% των εκπομπών διοξειδίου του θείου το 1990), οι οδικές μεταφορές (που ευθύνονταν για το 50% των εκπομπών οξειδίων του αζώτου το 1995) η οικιακή θέρμανση κ.α. (EC, 1997 σελ.65).

#### **1.3.2. Το φαινόμενο της τρύπας του όζοντος**

Το όζον θεωρείται ρύπος μόνο όταν βρίσκεται στα κατώτερα ατμοσφαιρικά στρώματα ενώ η παρουσία του στην στρατόσφαιρα θεωρείται ζωτικής σημασίας για τη ζωή στον πλανήτη, γιατί φιλτράρει τη διέλευση των υπεριωδών ακτίνων (ΚΩΤΤΗΣ, 1994, σελ. 68).

Η διαπίστωση ότι το στρώμα του όζοντος άρχισε να μειώνεται χρονολογείται στις αρχές της δεκαετίας του 1970. Δεκαπέντε χρόνια αργότερα ένα πραγματικό κενό εντοπίστηκε πάνω από την Ανταρκτική. Το κύριο αίτιο

της καταστροφής του όζοντος είναι η χρήση των χλωροφθορανθράκων που χρησιμοποιούνται ως κύριο συστατικό στα κλιματιστικά συστήματα και στα αεροζόλ. Η ύπαρξη των παραπάνω ατμοσφαιρικών ρύπων στην ατμόσφαιρα επιταχύνει τη διάσπαση των μορίων του ατμοσφαιρικού όζοντος, κατά τη διαδικασία απορρόφησης της υπεριώδους ακτινοβολίας, και προκαλεί τις λεγόμενες "τρύπες του όζοντος" (EC, 1997, σελ.61).

Η υψηλή αστικοποίηση που παρατηρείται στον ευρωπαϊκό χώρο τις τελευταίες δεκαετίες καθιστά τις πόλεις ως τις άμεσα υπεύθυνες για την επιδείνωση του προβλήματος. Το 1986 υπολογίστηκε ότι ο μέσος όρος κατανάλωσης χλωροφθορανθράκων που αναλογούσε σε κάθε ευρωπαίο πολίτη ήταν ένα κιλό (EC, 1997, σελ. 64). Ο περιορισμός της ανεξέλεγκτης χρήσης των αεροζόλ και η ανακύκλωση των παλιών ψυγείων και όχι η απλή διάθεσή τους σε χώρους υγειονομικής ταφής είναι μερικά από τα μέτρα που πρέπει να υιοθετήσουν οι πόλεις και να προωθήσουν οι φορείς προστασίας του περιβάλλοντος.

### **1.3.3. Το φαινόμενο του θερμοκηπίου**

Η ικανότητα του οξυγόνου και του αζώτου να απορροφούν την υπεριώδη ακτινοβολία προσδίδουν στην ατμόσφαιρα την ιδιότητα να λειτουργεί ως ένα φυσικό θερμοκήπιο χωρίς το οποίο η μέση θερμοκρασία της γης δε θα ξεπερνούσε τους 18 βαθμούς Κελσίου.

Οι επιστήμονες που ασχολούνται με την ποιότητα του περιβάλλοντος υποστηρίζουν ότι ορισμένα αέρια, όπως το διοξείδιο του άνθρακα, το διοξείδιο του αζώτου και οι χλωροφθοράνθρακες, τα οποία συσσωρεύονται με το χρόνο στην ατμόσφαιρα, απορροφούν την υπεριώδη ακτινοβολία πολύ περισσότερο από ότι το οξυγόνο και το άζωτο, συντελώντας έτσι στην αύξηση της ικανότητας της ατμόσφαιρας να αποθηκεύει θερμότητα (ΚΩΤΤΗΣ, 1994, σελ. 63).

Στις αρχές του αιώνα, η πρωτοφανής αύξηση της κατανάλωσης ενέργειας στις βιομηχανικές πόλεις ενίσχυσε το φαινόμενο του φυσικού θερμοκηπίου προκαλώντας αρνητικές επιδράσεις στην κατάσταση του περιβάλλοντος. Η χρήση των φυσικών καυσίμων και η παραγωγή CO<sub>2</sub> από αυτά, αποτελεί την κύρια αιτία επιδείνωσης της κατάστασης. Η μέση

συγκέντρωση του στην ατμόσφαιρα προβλέπεται ότι θα διπλασιαστεί τον επόμενο αιώνα και θα οδηγήσει σε αύξηση της θερμοκρασίας κατά 1,5-4,5 βαθμούς μέχρι το 2050 (ΕΕΑ, 1995).

Η αύξηση της κινητικότητας στις ευρωπαϊκές πόλεις λόγω των τάσεων μετακίνησης του πληθυσμού στα προάστια έχει συμβάλει σημαντικά στην αύξηση των αέριων ρύπων που επιδρούν αρνητικά στις κλιματικές αλλαγές του πλανήτη. Για το λόγο, παρά το γεγονός ότι το φαινόμενο του θερμοκηπίου αποτελεί πρόβλημα παγκόσμιας εμβέλειας, ο περιορισμός του απαιτεί τη λήψη μέτρων σε αστικό επίπεδο και το συντονισμό των δράσεων εκ μέρους της ΕΕ.

Ο αντίκτυπος των παραπάνω περιβαλλοντικών αλλαγών είναι δύσκολο να προβλεφθεί, αλλά βάσει των πρόσφατων αποτελεσμάτων, θα μπορούσε να υποθέσει κανείς ότι η αύξηση της παγκόσμιας θερμοκρασίας θα επηρεάσει τις κλιματολογικές συνθήκες και τον κύκλο των βροχοπτώσεων (απότομες ξηρασίες και πλημμύρες) προκαλώντας έτσι την καταστροφή των καλλιεργειών, των δασών και τη διατάραξη της λειτουργικότητας των οικοσυστημάτων γενικότερα.

## **1.4. Τα αίτια της περιβαλλοντικής υποβάθμισης**

### **1.4.1. Η αύξηση της αστικοποίησης**

Το φαινόμενο της αστικοποίησης δεν είναι στατικό. Η ιστορία του, από τη στιγμή της εμφάνισής του, που συμπίπτει με την αρχή της βιομηχανικής επανάστασης, μέχρι και τις μέρες μας αποδεικνύει ότι μπορεί να αναλυθεί σε τέσσερις διαδοχικές φάσεις που συνδέονται με συγκεκριμένες φάσεις εξέλιξης του παραγωγικού κύκλου και οι οποίες είναι (Lever and Champion 1996):

- Αστικοποίηση-συγκεντροποίηση
- Περιαστικοποίηση
- Αποσυγκεντροποίηση
- Επανασυγκεντροποίηση



Κατά τη φάση της αστικοποίησης, η οποία διαρκεί από την εποχή της βιομηχανικής επανάστασης έως και τις αρχές της δεκαετίας του 1960, τα αστικά κέντρα χαρακτηρίζονται από υψηλά ποσοστά πληθυσμιακής συγκέντρωσης, ως επακόλουθο της μετανάστευσης από τις αγροτικές περιοχές, και συγκέντρωσης οικονομικών δραστηριοτήτων. Η μεγέθυνση των μεγάλων πόλεων οφείλεται στις χωρικές δυναμικές που αναπτύσσονται από τη λειτουργία των εξωτερικών οικονομιών κλίμακας στις παραγωγικές δραστηριότητες του δευτερογενούς τομέα και κυρίως της βιομηχανίας. Οι εξωτερικές αυτές οικονομίες είναι στην ουσία οφέλη που προκύπτουν για τις παραγωγικές μονάδες από την συνύπαρξή τους σε περιοχές υψηλής συγκέντρωσης κυρίως λόγω των δεξιοτήτων και εξειδικεύσεων που έχουν αναπτυχθεί στην τοπική αγορά εργασίας αλλά και των υπηρεσιών παραγωγής και υποδομών που προσφέρουν τα μεγάλα αστικά κέντρα (Πετράκος και Τσουκαλάς 1997).

Άμεση συνέπεια των αυξανόμενων ρυθμών αστικοποίησης ήταν η σταδιακή επιβάρυνση στην ποιότητα του περιβάλλοντος λόγω της αδυναμίας των πόλεων να ανταποκριθούν στις ολοένα και μεγαλύτερες πληθυσμιακές πιέσεις. Η έλλειψη ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου, τα περιορισμένης δυναμικότητας δίκτυα υδροδότησης και αποχέτευσης και η ανεπάρκεια των υποδομών όσον αφορά τις μεταφορές στο εσωτερικό των αστικών κέντρων οδήγησαν σε εκτεταμένα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης και άναρχης δόμησης που συνέβαλαν στην υποβάθμιση του αστικού τοπίου και στην ποιότητα ζωής στο κέντρο των πόλεων.

Περνώντας στη φάση της περιαστικοποίησης, η οποία εμφανίζεται στη δεκαετία του 1960, αυτό που παρατηρείται είναι μία διάχυση του πληθυσμού και των θέσεων απασχόλησης από τον πυρήνα των πόλεων προς τα προάστια. Κύριο αίτιο των τάσεων αυτών είναι κατά πρώτο λόγο η εξουδετέρωση των εξωτερικών οικονομιών κλίμακας από την αυξανόμενη παρουσία εξωτερικών αντιοικονομιών συγκέντρωσης, οι οποίες σχετίζονται με το κόστος γης, μεταφορών και επικοινωνιών καθώς και με τα προβλήματα περιβαλλοντικής υποβάθμισης που συνεπάγονται οι αυξημένες πληθυσμιακές πυκνότητες στα μεγάλα αστικά κέντρα.

Η βιομηχανία, υπό το βάρος των τεχνολογικών αλλαγών που επέβαλαν οι αυτοματοποιημένες μορφές παραγωγής, βρέθηκε σε αναζήτηση

μεγαλύτερων χώρων που θα εξυπηρετούσαν τις νέες ανάγκες. Από την άλλη, το κόστος γης στο κέντρο των πόλεων αυξανόταν σταδιακά, καθώς τις κεντρικές τοποθεσίες διεκδικούσαν τόσο ο δημόσιος (κτίρια διοίκησης) όσο και ο ιδιωτικός τομέας (εμπορικές επιχειρήσεις). Οι δύο αυτές δυναμικές οδήγησαν στη μετακίνηση της βιομηχανίας στη περίμετρο των πόλεων, γεγονός που επηρέασε και τη χωροθέτηση της κατοικίας (Πετράκος και Οικονόμου, 1998, σελ.7). Παράλληλα, τα νοικοκυριά των υψηλότερων εισοδηματικών τάξεων εγκαταλείπουν το κέντρο των πόλεων ως απόρροια της έλλειψης χώρου, της περιβαλλοντικής υποβάθμισης και των υψηλών ποσοστών εγκληματικότητας και εγκαθίστανται στις περιαστικές ζώνες όπου οι συγκριτικά χαμηλότερες τιμές γης καθιστούν την ιδιοκατοίκηση πιο προσιτή.

Οι παραπάνω τάσεις οδήγησαν στην επέκταση των "πόλεων και παράλληλα στην αύξηση των αναγκών για μετακινήσεις από και προς το χώρο εργασίας. Επιπλέον, η έξοδος των βιομηχανικών μονάδων από τα κέντρα των πόλεων δημιούργησε κάποια "κενά" τμήματα στον ιστό της πόλης τα οποία έμειναν αναξιοποίητα και μετατράπηκαν με το χρόνο σε θύλακες συγκέντρωσης κοινωνικών ομάδων των χαμηλότερων εισοδημάτων, μεταξύ των οποίων και οι μετανάστες από χώρες του Τρίτου Κόσμου και από τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης, οι οποίες παρέμειναν «εγκλωβισμένες» στις πιο παραμελημένες συνοικίες του κέντρου.

Οι εν λόγω εγκαταλελειμμένες και μολυσμένες εκτάσεις, εξαιτίας της μεγάλης φθοράς που είχαν υποστεί, ήταν αδύνατο να αξιοποιηθούν χωρίς την απαραίτητη εξυγίανση που περιελάμβανε κατεδάφιση των κτιρίων, ισοπέδωση του εδάφους, θεραπεία των μολύνσεων και κατασκευή έργων υποδομής, έτσι ώστε να προσφερθούν για αναπτυξιακές δράσεις.

Το στάδιο της αποσυγκεντροποίησης αρχίζει στα μέσα της δεκαετίας του 1970 με κύριο χαρακτηριστικό την πτώση των ρυθμών αύξησης του πληθυσμού των μεγάλων μητροπολιτικών κέντρων κάτω από τον εθνικό μέσο όρο σε όλες τις χώρες της Δυτικής Ευρώπης. Αντίθετα, οι πληθυσμιακοί ρυθμοί τόσο των αγροτικών περιοχών όσο και των μικρών πόλεων της περιφέρειας έφτασαν ή και πέρασαν τον εθνικό μέσο όρο οδηγώντας έτσι στην άνοδο των μεσαίου μεγέθους πόλεων σε βάρος των μεγαλύτερων αστικών κέντρων. Έτσι, η κύρια τάση που παρατηρήθηκε στη δομή της

αστικής ιεραρχίας ήταν η αποσυγκεντροποίηση (Burgel G. and Lever W., 1996, σελ 42)

Η διαφορετική διάρθρωση της παραγωγικής διαδικασίας σε συνδυασμό με την πρόοδο των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών, επέτρεψαν τον χωρικό διαχωρισμό του διοικητικού από το παραγωγικό τμήμα των επιχειρήσεων και την εγκατάσταση του δεύτερου σε μικρότερες πόλεις, όπου το κόστος εργασίας και γης ήταν χαμηλότερο. Ως επακόλουθο, οι μικρότερες πόλεις που διέθεταν πλεονεκτική θέση σε σχέση με τα δίκτυα μεταφορών και σημαντικά πλεονάσματα φθηνής γης απέκτησαν ένα σημαντικό πλεονέκτημα στην προσέλκυση επενδύσεων. Έτσι, το χαρακτηριστικό της τρίτης φάσης είναι η δημιουργία ενός πιο ισορροπημένου συστήματος βασισμένου στην ανάπτυξη μικρότερων αστικών περιοχών.

Τα αστικά κέντρα του Ευρωπαϊκού Βορρά που στήριζαν την οικονομία τους στη βαριά βιομηχανία, στη ναυπηγική (πόλεις-λιμάνια), και σε δραστηριότητες έντασης εργασίας (υφαντουργία), αδυνατώντας να προσαρμοστούν στα νέα οικονομικά δεδομένα, οδηγήθηκαν σε αποβιομηχάνιση και σε υψηλά ποσοστά ανεργίας. Αυτό λοιπόν που παρατηρείται κατά το τέλος της δεκαετίας του '70 και μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '80 είναι η μετατόπιση του κέντρου βαρύτητας της οικονομίας από τα παραδοσιακά βιομηχανικά κέντρα του Βορρά προς τις περιοχές της νότιας Γαλλίας της νότιας Γερμανίας, της βορειοδυτικής Ιταλίας και της βορειοανατολικής Ισπανίας, που εκείνη την περίοδο γνώρισαν ιδιαίτερη οικονομική και πληθυσμιακή αύξηση.

Στα μέσα της δεκαετίας του '80 αρχίζει να εμφανίζεται στην Ευρώπη ένα νέο μοντέλο αστικής ανάπτυξης, επηρεαζόμενο από τις αλλαγές που έλαβαν χώρα σε παγκόσμια κλίμακα. Ένα βασικό στοιχείο της χωρικής ανάπτυξης στην Ευρώπη είναι η οικονομική αναγέννηση της πόλης και ο ρόλος που καλείται να παίξει στο πλαίσιο της οικονομικής εξέλιξης και αναδιάρθρωσης που περιγράφηκε παραπάνω. Η κυριαρχία των υπηρεσιών σε παγκόσμια κλίμακα και το νέο μοντέλο παραγωγής ενδυναμώνουν τη σημασία της πόλης, η οποία γίνεται ο βασικός υποδοχέας των νέων επιχειρήσεων. Παραγωγικές υπηρεσίες, διοικητικά κέντρα μεγάλων εταιρειών και γραφεία συμβούλων επιχειρήσεων, τείνουν να συγκεντρώνονται στα μεγαλύτερα αστικά κέντρα, τα οποία αποτελούν τα κομβικά σημεία ενός παγκόσμιου οικονομικού δικτύου.

Συμπερασματικά, δύναται να λεχθεί ότι διαφορετικά σχέδια και στάδια οικονομικής ανάπτυξης δημιουργούν διαφορετικά είδη περιβαλλοντικών προβλημάτων και τα κατανέμουν άνισα, τόσο εντός όσο και μεταξύ των πόλεων.

#### *1.4.1.1. Κυκλοφοριακή συμφόρηση*

Οι μεταφορές αποτελούν πλέον τη μεγαλύτερη πηγή των κυριότερων ατμοσφαιρικών ρύπων που εντοπίζονται στις ευρωπαϊκές πόλεις. Η οδική κυκλοφορία ευθύνεται για το σχηματισμό του θερινού νέφους στην Ευρώπη. Πρόσφατες έρευνες για την ποιότητα της ατμόσφαιρας αποδεικνύουν ότι σε 70-80% των ευρωπαϊκών πόλεων με περισσότερους από 500.000 κατοίκους τα επίπεδα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ενός ή περισσότερων ρύπων, υπερβαίνουν τα όρια του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας, τουλάχιστον μία φορά το χρόνο (ΕΕΑ, 1995). Σε ορισμένες νότιες ευρωπαϊκές πόλεις τα επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης είναι, ορισμένες φορές, τόσο υψηλά που εισάγονται απαγορεύσεις ή περιορισμοί της κυκλοφορίας για ορισμένες ημέρες ή ορισμένες ώρες της ημέρας (ΕC, 1996, σελ. 6)

Η κινητικότητα έχει ουσιαστική σημασία για τη λειτουργία και τη ζωντάνια των πόλεων. Εντούτοις, ο κορεσμός της κυκλοφορίας, εξαιτίας της δεσπόζουσας θέσης των ιδιωτικών αυτοκινήτων παρεμποδίζει την αποτελεσματική λειτουργία πολλών πόλεων μειώνοντας τις δυνατότητες πρόσβασης και βλάπτοντας μακροπρόθεσμα το περιβάλλον. Η αλλαγή του τρόπου ζωής στις πόλεις της ΕΕ τα τελευταία 40 χρόνια οδήγησε σε σημαντικές αλλαγές του τρόπου με τον οποίο μετακινούνται οι άνθρωποι αλλά και των αποστάσεων που διανύουν στις αστικές περιοχές. Ο διαχωρισμός των περιοχών κατοικίας και των οικονομικών δραστηριοτήτων είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της κυκλοφορίας και τη σημαντική αλλαγή των μεταφορικών μέσων, με την χρησιμοποίηση του ιδιωτικού αυτοκινήτου αντί για της μαζικές μεταφορές, το ποδήλατο και την πεζοπορία.

Σε πολλές πόλεις τα ιδιωτικά αυτοκίνητα αντιπροσωπεύουν πάνω από το 80% των αστικών μηχανοκίνητων μεταφορών και σε ορισμένες, όπως το Μιλάνο και το Coventry, το μερίδιο των αυτοκινήτων είναι πάνω από 90%. Οι μελλοντικές προβλέψεις δείχνουν ότι η συνολική κίνηση αυτοκινήτων στην ΕΕ

αναμένεται να αυξηθεί κατά 25% ετησίως μεταξύ των ετών 1990 και 2000. Οι οδικές μεταφορές αναμένεται να αυξηθούν κατά 42% στο ίδιο διάστημα, με αύξηση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών κατά 33%.

Σε ό,τι αφορά την ενέργεια, ο τομέας των μεταφορών αντιπροσωπεύει περίπου το 30% της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας στην Ευρώπη, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για την αρχή της δεκαετίας του 1970 ήταν 20%. Πάνω από το 84% της κατανάλωσης ενέργειας στον τομέα των μεταφορών αντιπροσωπεύουν οι οδικές μεταφορές. Η κατανάλωση καυσίμων των αυτοκινήτων δεν άλλαξε σημαντικά τα τελευταία είκοσι χρόνια - οι σημαντικές εξελίξεις στην τεχνολογία των κινητήρων και των οχημάτων εξουδετερώθηκαν ήδη με το παραπάνω από την αύξηση του αριθμού των οχημάτων, τη συμφόρηση και την αύξηση της χωρητικότητας των κινητήρων. Η αυξημένη κατανάλωση ενέργειας οδήγησε σε σημαντική αύξηση των εκπομπών CO<sub>2</sub> λόγω των μεταφορών - 63% στην ΕΕ από τις αρχές της δεκαετίας του 1970. Με βάση τους τρέχοντες ρυθμούς, αναμένεται πρόσθετη αύξηση κατά 25% από τον τομέα των μεταφορών μέχρι το τέλος του αιώνα. Αυτό θα αντιπροσώπευε 30% του συνόλου των εκπομπών CO<sub>2</sub> στην ΕΕ, σε σύγκριση με το τρέχον 25%. Υπολογίζεται ότι η κυκλοφορία στις πόλεις ευθύνεται για το ήμισυ σχεδόν των εκπομπών CO<sub>2</sub> από τις μεταφορές.

Η αυξημένη εξάρτηση του αυτοκινήτου δεν προκαλεί μόνο συμφόρηση και ρύπανση αλλά μπορεί να οδηγήσει και σε πτώση του επιπέδου των μαζικών μεταφορών. Όσο λιγότεροι είναι οι χρήστες των μαζικών μεταφορών, τόσο μεγαλύτερο είναι το ποσοστό των λειτουργικών δαπανών που αυτοί καλούνται να καλύψουν. Αν δεν καταστεί δυνατόν να εξασφαλιστούν επιδοτήσεις, λόγω οικονομικών περιορισμών, οι απομένοντες χρήστες των μαζικών μεταφορών θα πληγούν είτε με τη μορφή υψηλότερου ναύλου είτε με της εξυπηρέτησης.

#### 1.4.1.2. Τα καταναλωτικά πρότυπα

Η επίδραση των πόλεων στο περιβάλλον του πλανήτη, μπορεί να περιγραφεί μέσω της ανάλυσης της ροής των φυσικών πόρων που στηρίζουν τις αστικές δραστηριότητες και λειτουργίες. Οι ποσότητες οξυγόνου, νερού και οργανικών ουσιών (καύσιμα, τρόφιμα) που εισάγονται στα αστικά κέντρα,



αποβάλλονται με τη μορφή αέριων ρύπων και στερεών- υγρών αποβλήτων ενώ οι ποσότητες τόσο των πρώτων όσο και των δεύτερων εξαρτώνται από το μέγεθος της πόλης και από τα πρότυπα κατανάλωσης των κατοίκων.

Από τα διαθέσιμα στοιχεία, που υπάρχουν σε τοπικό και εθνικό επίπεδο, υπολογίζεται ότι μία ευρωπαϊκή πόλη με πληθυσμό 1 εκατ. κατοίκους καταναλώνει κατά μέσο όρο σε ημερήσια βάση 11.500 τόνους καύσιμα, 320.000 τόνους νερό και 2000 τόνους τρόφιμα. Επιπλέον παράγει 300.000 τόνους υγρών αποβλήτων, 25.000 τόνους CO<sub>2</sub> και 1600 τόνους στερεών αποβλήτων. (ΕΕΑ, 1995, σελ.263)

#### *1.4.1.2.1. Η κατανάλωση ενέργειας*

Η κύρια πηγή ενέργειας που εισέρχεται στον αστικό χώρο είναι η ηλιακή ενέργεια. Η έλλειψη όμως της απαραίτητης τεχνολογίας για την εκμετάλλευσή της αναγκάζει σε προσφυγή σε άλλες μορφές ενέργειας οι κυριότερες από τις οποίες είναι τα παράγωγα του πετρελαίου, ο άνθρακας και το τα αέρια καύσιμα. Η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας προέρχεται από την χρήση των στερεών καύσιμα, από υδροηλεκτρικές και πυρηνικές εγκαταστάσεις και σε σπάνιες περιπτώσεις από την επεξεργασία των αποβλήτων (ΕΕΑ, 1995, σελ.280).

Η κατανάλωση ενέργειας διαφέρει από πόλη σε πόλη ανάλογα με τις κλιματολογικές συνθήκες, τον βαθμό αστικοποίησης και τη διάρθρωση της βιομηχανίας. Αν και, σε γενικές γραμμές, δεν υπάρχουν συγκριτικά στοιχεία μεταξύ των ευρωπαϊκών πόλεων, ο πίνακας 1.2 που ακολουθεί, αποτελεί ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα του ποσοστού κατανάλωσης ενέργειας ανά τομέα.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι οικιακός τομέας καταναλώνει το μεγαλύτερο ποσοστό ενέργειας λόγω της θέρμανσης και του κλιματισμού των κτιρίων κατοικίας. Οι μεταφορές είναι ο δεύτερος τομέας σε όρους αστικής κατανάλωσης ενέργειας ενώ τα ποσοστά στους τομείς του εμπορίου και της βιομηχανίας διαφέρει μεταξύ των πόλεων ανάλογα με την διάρθρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων σ' αυτές.

Η συνολική κατανάλωση ενέργειας στις πόλεις έχει αυξηθεί ακολουθώντας τις γενικές τάσεις των ευρωπαϊκών χωρών. Η κατανάλωση ενέργειας του βιομηχανικού τομέα στις δυτικές ευρωπαϊκές πόλεις έχει

ελαττωθεί τα τελευταία 30 χρόνια λόγω της αποβιομηχάνισης και της αύξησης της ενεργειακής αποδοτικότητας των βιομηχανικών μονάδων. Στο Λονδίνο, για παράδειγμα, στο βιομηχανικό τομέα αποδίδεται το 11% της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας, ποσοστό 15 μονάδες χαμηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό του 1965 (26%). Αντιθέτως το ποσοστό απορρόφησης ενέργειας από τις μεταφορές έχει αυξηθεί. Έτσι, στην ίδια πόλη από 18% που ήταν το 1965 αυξήθηκε σε 29% εξαιτίας της μεγαλύτερης ζήτησης για κινητικότητα και της εκτεταμένης χρήσης του αυτοκινήτου (ΕΕΑ, 1995, σελ. 280).

**Πίνακας 1.2:** Κατανάλωση ενέργειας σε επιλεγμένες ευρωπαϊκές πόλεις

Πόλη	Κατοικία	Εμπόριο	Βιομηχανία	Μεταφορές	Σύνολο
Βερολίνο	33	29	15	23	78,1
Μπολόνια	36	21	11	32	67,3
Βρυξέλλες	43	29	5	23	94,7
Κοπενχάγη	48	26	6	20	78,16
Ανόβερο	28	25	26	21	112,43
Ελσίνκι	34	23	9	34	89,5
Λονδίνο	36	24	11	29	89,1

Πηγή: ICLEI (1993a) και LRC (1993)

Η επίδραση των αστικών ροών ενέργειας στο περιβάλλον σε τοπικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο εξαρτάται από τη συνολική κατανάλωση ενέργειας, το συνδυασμό των καυσίμων και τους τελικούς τομείς στους οποίους χρησιμοποιείται. Σε τοπικό επίπεδο, οι επιδράσεις των εκπομπών αέριων ρύπων, λόγω κατανάλωσης της ενέργειας για οικιακή χρήση, έχουν μειωθεί χάρη στην αλλαγή των καυσίμων που χρησιμοποιούνται. Σε παγκόσμιο επίπεδο, η εκπομπή του CO<sub>2</sub> από τους τομείς της βιομηχανίας και των μεταφορών οξύνουν σημαντικά το φαινόμενο του "θερμοκηπίου" και συμβάλλουν σε αύξηση των κλιματικών αλλαγών.

#### 1.4.1.2.2. Η κατανάλωση νερού

Οι αστικές ροές νερού προέρχονται από επιφανειακούς υδάτινους πόρους (ποτάμια, λίμνες), υπόγειους, πηγαίους υδάτινους πόρους και από βρόχινο νερό. Η ποσότητα του υπόγειου νερού που χρησιμοποιείται για πόση καλύπτει το 65% των αναγκών των πόλεων της Ευρώπης. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μία τάση για πιο εντατική χρήση των επιφανειακών

νερών, λόγω τόσο της ευκολότερης πρόσβασης σε αυτές τις πηγές όσο και της εκτεταμένης υποβάθμισης των υπόγειων αποθεμάτων.

Η κατανάλωση νερού στις ευρωπαϊκές πόλεις από τον οικιακό τομέα έχει αυξηθεί τα τελευταία 15 χρόνια από 30 σε 45% λόγω αλλαγής των προτύπων ζωής. Εντούτοις, μόνο ένα μικρό ποσοστό (περίπου 5%) χρησιμοποιείται για πόση και μαγείρεμα, ενώ το υπόλοιπο καταναλώνεται για καθαριότητα.

Για πολλές ευρωπαϊκές πόλεις η διοχέτευση του νερού σ' αυτές μέσω σωληνώσεων πρέπει να διανύει μεγάλες αποστάσεις, γεγονός που μειώνει την αποδοτικότητα του συστήματος υδροδότησης. Καθώς οι αποστάσεις αυξάνουν, μεγαλώνουν οι απαιτήσεις για εγκατάσταση νέων σταθμών καθαρισμού, δεξαμενών αποθήκευσης και αγωγών μεταφοράς που συνεπάγονται περισσότερη κατανάλωση ενέργειας και περισσότερα υλικά κατασκευής καθώς και περαιτέρω απώλειες.

Η συλλογή των αστικών αποβλήτων, σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις γίνεται με παντοροϊκά δίκτυα, που είναι κοινά τόσο για τα ακάθαρτα όσο και για τα όμβρια ύδατα ενώ μόνο λίγες πόλεις έχουν εγκαταστήσει χωριστικά δίκτυα για τον διαχωρισμό των οικιακών και βιομηχανικών αποβλήτων από τα νερά της βροχής.

Παρά το γεγονός ότι δεν υπάρχουν συγκρίσιμα στοιχεία όσον αφορά την ποιότητα του πόσιμου νερού στις ευρωπαϊκές πόλεις, εντούτοις υπάρχουν δύο κοινοί ρύποι, τα μικροβιοκτόνα και τα νιτρικά λιπάσματα, που εντοπίζονται στην πλειοψηφία των δειγμάτων που συλλέγονται για επεξεργασία. Επιπλέον, άλλα στοιχεία που μολύνουν το νερό, είναι τα βαριά μέταλλα (ειδικά ο μόλυβδος), το αλουμίνιο και το μαγγάνιο.

#### *1.4.1.2.3. Η κατανάλωση υλικών*

Οι πόλεις εισάγουν ένα εύρος ακατέργαστων και κατεργασμένων υλικών, καθώς και τελικών προϊόντων τα οποία χρησιμοποιούνται στην παραγωγική διαδικασία ή διανέμονται και καταναλώνονται και τελικώς εξάγονται είτε με τη μορφή ξένων προϊόντων είτε ως απόβλητα. Η παραγωγή, η μεταφορά των προϊόντων για τη διανομή τους στο εσωτερικό των πόλεων, η κατανάλωση και τέλος η διάθεσή τους, αποτελούν διαδικασίες με αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Τα υλικά των οικοδομών όπως το χώμα, οι πέτρες και τα χαλίκια καθώς και το αλουμίνιο, το ξύλο, ο χάλυβας, ο σίδηρος και το γυαλί αποτελούν τα σημαντικότερα συστατικά αυτών των ροών. Μεγάλες ποσότητες των παραπάνω υλικών καταλήγουν συχνά ως απορρίμματα κατεδάφισης και αποτελούν σχεδόν το 20% του συνόλου των απορριμμάτων που παράγονται στις πόλεις.

Μεγάλο ποσοστό των ροών αυτών καταλαμβάνουν και οι εισροές τροφίμων στις πόλεις. Στην πόλη του Λονδίνου, για παράδειγμα, υπολογίστηκε ότι εισήχθησαν 2.4 εκατ. τόνοι τροφίμων το 1990 που περιλάμβαναν γαλακτοκομικά προϊόντα (83.000 τόνοι), κρέας (353.000 τόνοι), ψάρια (52.000 τόνοι), φρούτα και λαχανικά (1.150.000 τόνοι), δημητριακά (536.000 τόνοι) κ.α.

Στις πόλεις της Ευρώπης, η ισορροπία μεταξύ των εισροών και των εκροών ποικίλει ανάλογα με τη διάρθρωση της οικονομίας και τα καταναλωτικά πρότυπα. Εντούτοις η έλλειψη στοιχείων σε επίπεδο πόλης καθιστά αδύνατη τη διεξαγωγή συγκριτικών συμπερασμάτων μεταξύ των ευρωπαϊκών αστικών κέντρων.

#### ***1.4.2. Η οργάνωση της βιομηχανικής παραγωγής και η επίδραση της τεχνολογικής προόδου***

Η σημερινή αναπτυγμένη αποκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων έχει ως άμεση συνέπεια τη δημιουργία των καλούμενων "εξωτερικών επιδράσεων", οριζόμενων σαν επιδράσεων της παραγωγής και της κατανάλωσης πάνω σε άλλους παραγωγούς και καταναλωτές χωρίς καμία αντίστοιχη αντιπαροχή. Το ιδιωτικό κόστος δεν είναι ταυτόσημο με το κοινωνικό κόστος και οι επιδιωκούμενες το κέρδος ιδιωτικές αποφάσεις δεν είναι πάντοτε κοινωνικά και κατ' επέκταση περιβαλλοντικά αποδεκτές. Οι προκαλούμενες σε τρίτους ζημιές είτε από τους παραγωγούς είτε από τους καταναλωτές ορίζονται ως "αρνητικές εξωτερικές επιδράσεις".

Η περιβαλλοντική κρίση στις ευρωπαϊκές πόλεις κατά τις μεταπολεμικές δεκαετίες αποδίδεται στις μεταβολές των τεχνολογικών χαρακτηριστικών των

προϊόντων που εξυπηρετούν τις ίδιες όπως και πριν βασικές ανάγκες. Τα επιχειρήματα που προβάλλονται προς υποστήριξη της άποψης αυτής είναι:

- Η παραγωγή των νέων προϊόντων περιλαμβάνει μεγαλύτερες ποσότητες αποβλήτων στο περιβάλλον. Εμπειρικές έρευνες έχουν δείξει ότι για έναν αριθμό προϊόντων η απαιτούμενη ενέργεια ανά μονάδα προϊόντος είναι πολύ μεγαλύτερη συγκριτικά με την αντίστοιχη ποσότητα που χρειαζόταν προηγουμένως.

- Τα απόβλητα που προέρχονται από τα νέα προϊόντα είναι λιγότερο αφομοιώσιμα από το περιβάλλον λόγω της επικράτησης των συνθετικών έναντι των φυσικών υλών που περιέχονται σ' αυτά. Για παράδειγμα, το σαπούνι, όταν παρασκευάζεται από φυσικά λίπη, δε δημιουργεί σοβαρά προβλήματα όταν αποβάλλεται στο περιβάλλον, δεδομένου ότι καταστρέφεται από βακτηριακά ένζυμα σε αντίθεση με τα σύγχρονα απορρυπαντικά που ασκούν επιζήμιες περιβαλλοντικές επιδράσεις.

Εντούτοις τα τελευταία χρόνια η προστασία του περιβάλλοντος έχει αναδειχθεί σε καθοριστικό παράγοντα για την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων. Η ολοένα και μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση των καταναλωτών για την οικολογική ισορροπία έχει αυξήσει σημαντικά τη ζήτηση για προϊόντα φιλικά προς το περιβάλλον. Το να λαμβάνεται λοιπόν υπόψη η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί ολοένα και μεγαλύτερο πλεονέκτημα για τις επιχειρήσεις που επιθυμούν να διευρύνουν τις αγορές τους. Αυτό δε σημαίνει ότι μειώνεται βραχυπρόθεσμα το κόστος παραγωγής, αν χρησιμοποιηθούν για παράδειγμα συμβατικές πηγές ενέργειας. Η τάση όμως για τη χρήση ανανεώσιμων μορφών ενέργειας και η εισαγωγή νέας τεχνολογίας μηχανών, ενδέχεται μακροπρόθεσμα να οδηγήσει σε μείωση του κόστους παραγωγής. Παράλληλα, η βελτίωση της φήμης της επιχείρησης λόγω της παραγωγής οικολογικών προϊόντων οδηγεί σε διεύρυνση του κύκλου εργασιών και συνεπώς αύξηση των κερδών.

Πρέπει λοιπόν οι οικονομικές μονάδες να λαμβάνουν υπόψη το οικολογικό κόστος κατά τον καθορισμό των τιμών του προϊόντος. Αυτό αποβλέπει στο να καθορίζονται οι «πραγματικές τιμές» για τις ρυπογόνες ουσίες ή τα προϊόντα και να αποτρέπεται η φορολογική επιβάρυνση των περισσότερων οικολογικών προϊόντων (ΕΕπ, 1997ε, σελ. 8).



μεταξύ διαφορετικών κρατών. Η συμβολή του οργανισμού ήταν σημαντική όσον αφορά στον καθορισμό των κριτηρίων επιλογής των δεικτών που φαίνονται αναλυτικά στον πίνακα 1.3 που ακολουθεί.

**Πίνακας 1.3:** Η πρόταση του ΟΟΣΑ για τα κριτήρια επιλογής των περιβαλλοντικών δεικτών

Κριτήρια επιλογής των δεικτών	
⇒ Η καταλληλότητα του για την αστική πολιτική και η χρησιμότητά του για τους χρήστες	Ένας περιβαλλοντικός δείκτης θα πρέπει:
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• να παρέχει αντιπροσωπευτική εικόνα των περιβαλλοντικών συνθηκών και των πιέσεων στο περιβάλλον</li> <li>• να είναι απλός, εύκολος να ερμηνευτεί και ικανός να δείχνει τις μελλοντικές τάσεις</li> <li>• να παρέχει μία βάση για διεθνείς συγκρίσεις</li> <li>• να είναι εφαρμόσιμος σε περιφερειακά προβλήματα εθνικής σημασίας</li> <li>• να ανταποκρίνεται στις αλλαγές του περιβάλλοντος</li> </ul>
⇒ Η πληρότητα του δείκτη	Ένας περιβαλλοντικός δείκτης θα πρέπει:
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Να θεμελιώνεται θεωρητικά με τεχνικούς και επιστημονικούς όρους</li> <li>• να μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε οικονομικά μοντέλα καθώς και σε συστήματα προβλέψεων</li> <li>• Να βασίζεται σε διεθνή πρότυπα</li> </ul>
⇒ Η ικανότητα μέτρησης του δείκτη	Τα στοιχεία που απαιτούνται για την υποστήριξη του δείκτη θα πρέπει:
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• να ενημερώνονται σε τακτά διαστήματα σε συμφωνία με αξιόπιστες διαδικασίες</li> <li>• να είναι επαρκώς τεκμηριωμένα</li> <li>• να διατίθενται με λογική αναλογία κόστους-οφέλους</li> </ul>

Πηγή: OECD, 1993b

### 1.5.2. Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Περιβάλλοντος

Στο πλαίσιο μίας πανευρωπαϊκής έκθεσης, που είναι γνωστή ως "Το περιβάλλον της Ευρώπης - Η Εκτίμηση Dobbris", η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Περιβάλλοντος ανέλαβε την εκπόνηση μιας μελέτης για 72 ευρωπαϊκές πόλεις, εκ των οποίων οι 46 βρίσκονται στο χώρο της Ένωσης. Επιλέχθηκε ένα πειραματικό σύνολο 55 δεικτών που ομαδοποιήθηκαν σε 16 αστικά χαρακτηριστικά εστιασμένα στους αστικούς τύπους, στις αστικές ροές και στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος (βλ. Πίνακα 1.4). Λόγω έλλειψης

δεδομένων σε αρκετές πόλεις, μόνο 20 δείκτες χρησιμοποιήθηκαν τελικά στην έκθεση για τις 51 από τις 72 πόλεις.

Στόχος των δεικτών ήταν να περιγράψουν τη δομή των πόλεων (πληθυσμός, κάλυψη χρήσης γης, περιοχές εγκατάλειψης και αστικής ανανέωσης και αστική κινητικότητα), τις αστικές εισροές και εκροές (κατανάλωση νερού και απόβλητα, ενέργεια, μεταφορά αγαθών, παραγωγή αποβλήτων, επεξεργασία και διάθεση και ανακύκλωση) και την περιβαλλοντική ποιότητα των πόλεων (ποιότητα αέρος και νερού, θόρυβος, ασφάλεια της κυκλοφορίας, συνθήκες στέγασης, δυνατότητα πρόσβασης σε πράσινους χώρους και ποιότητα της άγριας χλωρίδας και πανίδας). Η ανάλυση αποδεικνύει ότι απέχουμε πολύ από το να γνωρίζουμε επαρκώς το ευρωπαϊκό αστικό περιβάλλον, γεγονός που εμποδίζει τις προσπάθειες παροχής συγκριτικών εκτιμήσεων.

Πίνακας 1.4. : Δείκτες για το αστικό περιβάλλον

Χαρακτηριστικά	Δείκτες	
	Α. Δείκτες Περιγραφής του Αστικού Δείγματος	
1. Αστικός πληθυσμός	i) Πληθυσμός ii) Πληθυσμιακή πυκνότητα	• αριθμός κατοίκων σε πόλη (1) σε συνεχή αστικοποίηση (2) • πληθυσμός ανά $\text{km}^2$ (3)
2. Αστική έκταση	i. Συνολική έκταση ii. Συνολική δομημένη έκταση  iii. Ανοικτοί χώροι  iv. Δίκτυο μεταφορών	• έκταση σε $\text{km}^2$ (4) • έκταση σε $\text{km}^2$ (5) • έκταση σε $\text{km}^2$ (6) • με χρήση της γης (7) • έκταση σε $\text{km}^2$ (8) • % πράσινες εκτάσεις (9) • % νερό (10) • μήκος αυτοκινητόδρομων (km) (11) • μήκος σιδηρόδρομων (km) (12) • ποσοστό % της συνολικής αστικής έκτασης (13)
3. Εγκαταλελειμμένες περιοχές	Συνολική έκταση	• έκταση σε $\text{km}^2$ (14) • ποσοστό % της συνολικής αστικής έκτασης (15)
4. Αστικές περιοχές ανάπλασης	Συνολική έκταση	• έκταση σε $\text{km}^2$ (16) • % της συνολικής αστικής έκτασης (15)
5. Κινητικότητα	i) Μετακινήσεις έξω από την πόλη ii) Δείγματα ανθρώπων που ταξιδεύουν καθημερινά από το σπίτι τους στη δουλειά και πίσω στο σπίτι iii) Κυκλοφοριακή ένταση	• αριθμός (18) και μέσο μήκος (19) ταξιδιών ανά κάτοικο σε km ανά τρόπο μετακίνησης σε μια μέρα • αριθμός κατοίκων που μετακινούνται από την κατοικία τους στο χώρο εργασίας τους προς και από της αστική περιοχή (20) • ποσοστό % του αστικού πληθυσμού (21) • συνολικός αριθμός (22) και εισροή / εκροή (23) αυτοκινήτων- km • αριθμός αυτοκινήτων στις κύριες οδούς (24)
Β. Δείκτες των Αστικών Ροών		
1. Νερό	i) Κατανάλωση νερού  ii) Υγρά απόβλητα	• κατανάλωση σε λίτρα ανά κάτοικο τη μέρα (25) • ποσοστό % των πόρων νερού μέσα στη γη στη συνολική παροχή του νερού (26) • αριθμός κατοικιών που είναι συνδεδεμένες σε σύστημα αποχέτευσης (27) • αριθμός (28) και χωρητικότητα (29) των εγκαταστάσεων διαχείρισης των αποβλήτων ανά τύπο ή ανά διαχείριση
2. Ενέργεια	iii) Κατανάλωση ενέργειας  iv) Εγκαταστάσεις παραγωγής ενέργειας	• χρήση ενέργειας σε GWh το χρόνο (30) • χρήση ενέργειας ανά τομέα και τύπο καυσίμου (31) • αριθμός (32) και τύπος (33) ηλεκτρικών και θερμικών εγκαταστάσεων στην αστική περιοχή
8. Πρωτες ύλες και προϊόντα	v) Μεταφορές προϊόντων	• ποσότητα προϊόντων που μετακινούνται από και προς στην πόλη σε kg κατά κεφαλή το χρόνο (34)
9. Απόβλητα	vi) Παραγωγή αποβλήτων  vii) Ανακύκλωση viii) Διαχείριση αποβλήτων και διάθεση	• πόσο στερεών αποβλήτων που συγκεντρώνεται σε τόνους ανά κάτοικο το χρόνο (35) • σύνθεση των αποβλήτων (36) • ποσοστό % των αποβλήτων που ανακυκλώνονται σε κλάσμα (37) • αριθμός των κλιβάνων αποτέφρωσης (38) και όγκος που αποτεφρώνεται (39) • αριθμός περιοχών επιχωμάτωσης αποβλήτων (40) και όγκος (41) αποβλήτων που παραλαμβάνεται ανά τύπο αποβλήτων
Γ. Δείκτες Ποιότητας του Αστικού Περιβάλλοντος		
10. Ποιότητα νερού	i) Πόσιμο νερό ii) Επιφάνεια νερού	• αριθμός ημερών ανά χρόνο στις οποίες τα επίπεδα του WHO πόσιμο νερού υπερβαίνονται • συγκέντρωση $\text{O}_2$ σε mg ανά λίτρο στα επιφανειακά ύδατα των αστικών περιοχών (43) • αριθμός ημερών στις οποίες το pH είναι μεγαλύτερο του 9 και μικρότερο του 6 (44)
11. Ποιότητα αέρα	i) Μακροπρόθεσμα : $\text{SO}_2$ + TSP ii) Βραχυπρόθεσμη συγκέντρωση: $\text{O}_3$ , $\text{SO}_2$ , TSP	• μέσες ετήσιες συγκεντρώσεις (45) • υπέρβαση ορίων των AQGs: $\text{O}_3$ (46), $\text{SO}_2$ (47), TSP (48)
12. Ακουστική ποιότητα	Έκθεση στον θόρυβο	• Έκθεση σε θόρυβο πάνω από 65 dB (49) και πάνω από 75 dB (50)
13. Οδική ασφάλεια	Θανατηφόρα τροχαία δυστυχήματα και ατυχήματα	• αριθμός ανθρώπων που σκοτώθηκαν (51) και τραυματίστηκαν (52) σε τροχαία δυστυχήματα ανά 10000 κατοίκους
14. Ποιότητα στέγης	Μέση επιφάνεια κατοικίας ανά άτομο	• έκταση σε $\text{m}^2$ ανά κάτοικο (53)
15. Προσβαση σε πράσινους χώρους	Εγγύτητα σε αστικές πράσινες περιοχές	• ποσοστό των ανθρώπων που ζουν σε μέρος που απέχει το πολύ 15 λεπτά από πράσινες περιοχές (54)
16. Ποιότητα αστικής αγωγής φυσής	Αριθμός ειδών πουλιών	• αριθμός ειδών πουλιών (55)

## 1.6. Συμπεράσματα

Προσεγγίζοντας το τέλος του 20ου αιώνα, η αυξανόμενη αστικοποίηση σε παγκόσμια κλίμακα σε συνδυασμό με θέματα που αφορούν το σύνολο του πλανήτη, όπως η αλλαγή του κλίματος, η έλλειψη νερού και η υποβάθμιση του περιβάλλοντος, απαιτούν να ασχοληθούμε σοβαρότερα με το μέλλον των πόλεων στην Ευρώπη. Μια εκτενής εξέταση της κατάστασης του δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος στις ευρωπαϊκές πόλεις έφερε στο προσκήνιο περιβαλλοντικά προβλήματα τόσο τοπικού χαρακτήρα, όπως ο θόρυβος, όσο και προβλήματα παγκόσμιας εμβέλειας που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν σε τοπικό ή εθνικό επίπεδο.

Διαφορετικά στάδια οικονομικής ανάπτυξης δημιουργούν διαφορετικά είδη περιβαλλοντικών προβλημάτων, τόσο εντός όσο και μεταξύ των πόλεων. Ο συνωστισμός, η ρύπανση από την κυκλοφορία, το άγχος και ο θόρυβος έχουν σημαντικές συνέπειες για την υγεία και, γενικότερα, για την ποιότητα ζωής. Η φτωχή ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος αποτελεί βασική ανησυχία τόσο για τους υπεύθυνους για τη διαχείριση των αστικών λειτουργιών όσο και για το κοινό. Ωστόσο, οι περιβαλλοντικές συνθήκες ποικίλλουν σε μεγάλο βαθμό μεταξύ πόλεων και περιφερειών της Ευρώπης, πράγμα που οφείλεται εν μέρει στις διαφορετικές κατευθυντήριες γραμμές που ακολουθεί η κάθε τοπική, περιφερειακή ή εθνική αρχή διοίκησης καθώς και στα μέτρα που υιοθετεί για την υλοποίησή τους.

Για να αντιμετωπιστεί αυτή η ανομοιομορφία, όσον αφορά την άσκηση πολιτικής για τη διευθέτηση των περιβαλλοντικών προβλημάτων, καθίσταται επιτακτική η ανάγκη χάραξης ενός πλαισίου εκ των άνω, που θα εξασφαλίσει τη χάραξη ενιαίας στρατηγικής και θα δώσει τη δυνατότητα για το συντονισμό αυτών των δράσεων. Δεδομένου ότι οι ευρωπαϊκές πόλεις παρουσιάζουν κάποια κοινά προβλήματα, η ΕΕ διαθέτει κάποια νομοθετικά και οικονομικά μέσα καθώς και κάποια μέτρα ενσωματωμένα στις επιμέρους πολιτικές της για την διευθέτησή τους.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο

### Δράσεις με Στόχο την Ενσωμάτωση της Αστικής Περιβαλλοντικής Διάστασης στις Πολιτικές της ΕΕ

#### 2.1. Εισαγωγή

Η προώθηση των διεργασιών για την προστασία του αστικού περιβάλλοντος αποτελεί μια φροντίδα για το μέλλον του πλανήτη την οποία συμμερίζονται όλοι. Στο κεφάλαιο αυτό, επιδιώκεται η ανάλυση του νομοθετικού έργου της ΕΕ, καθώς και κάποιων επιμέρους δράσεων στο πλαίσιο των πολιτικών της, με στόχο την διευθέτηση των σημαντικότερων προβλημάτων που παρουσιάζουν οι πόλεις.

Αρχικά επιχειρείται μία σύντομη αναφορά στις προσπάθειες που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια σε παγκόσμιο και ευρωπαϊκό επίπεδο για την αναβάθμιση του επιπέδου της αστικής διαβίωσης. Στη συνέχεια γίνεται μία ανασκόπηση των πρώτων προσεγγίσεων των αστικών περιβαλλοντικών προβλημάτων στο πλαίσιο της κοινοτικής περιβαλλοντικής πολιτικής μέσα από τα Προγράμματα Δράσης και την Πράσινη Βίβλο για το Αστικό Περιβάλλον. Η ανάλυση της κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας που ακολουθεί, αποτελεί μία προσπάθεια συγκέντρωσης των κυριότερων δράσεων της ΕΕ στην προσπάθειά της να περιορίσει την ρύπανση στα αστικά κέντρα και να εξασφαλίσει τις αναγκαίες συνθήκες για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής.

Στη προσπάθεια της ΕΕ να ασκήσει αστική πολιτική, συμπληρωματικό ρόλο παίζουν και ορισμένες επιμέρους πολιτικές της, οι οποίες περιλαμβάνουν δράσεις που απευθύνονται ειδικά στις πόλεις. Οι προς εξέταση πολιτικές που έχουν επιλεγεί αντιπροσωπεύουν ένα ποσοστό του συνόλου των κοινοτικών πολιτικών που δύναται να θεωρηθεί ότι έχει αμεσότερες επιδράσεις στην ανάπτυξη των αστικών κέντρων.



## 2.2. Δράσεις σε παγκόσμιο επίπεδο

### 2.2.1. Λόγοι παρέμβασης στα αστικά περιβαλλοντικά προβλήματα σε παγκόσμιο επίπεδο

Η συνεχής ικανότητα του περιβάλλοντος να προμηθεύει πόρους, να απορροφά απόβλητα και να παρέχει τις βασικές υπηρεσίες "στήριξης της ζωής", όπως διατήρηση της θερμοκρασίας και προστασία από την ακτινοβολία, είναι ζωτικής σημασίας για την ευζωία και την επιβίωση των ανθρώπων. Είναι σημαντικό να αναγνωρίσουμε ότι το περιβάλλον μπορεί να επιβάλει όρια σε ορισμένες ανθρώπινες δραστηριότητες - ότι υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες δεν πρέπει να "εμπορευόμαστε" τους περιβαλλοντικούς πόρους ή να βλάπτουμε κάθε άλλα δυνητικά πλεονεκτήματα ή οφέλη.

Υπάρχουν όλο και περισσότερες μαρτυρίες που δείχνουν ότι παραβιάζουμε ή κινδυνεύουμε να παραβιάσουμε ορισμένα σημαντικά όρια της φέρουσας ικανότητας του πλανήτη (UNEP, 1994). Το μέγεθος, ο πληθυσμός και τα υψηλά κατά κεφαλήν επίπεδα κατανάλωσης των πόλεων της Ευρώπης σημαίνουν ότι είναι όλοι συνυπεύθυνοι στην κρίση αειφορίας του πλανήτη. Οι αστικές δραστηριότητες έχουν μεγάλες επιπτώσεις στα όρια της φέρουσας ικανότητας του πλανήτη, μέσω:

- της χρήσης ενέργειας από ορυκτά καύσιμα στα κτίρια του αστικού χώρου, στις βιομηχανίες και στις,
- της κατανάλωσης φυσικών πόρων και της παραγωγής αποβλήτων (που θα πρέπει να θεωρηθούν ως οι δύο πλευρές του ίδιου νομίσματος),
- της αποδέσμευσης των επιβλαβών ρύπων στον πλανήτη, όπως αυτών που εξαντλούν το όζον.

Οι πόλεις μπορούν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στα περιφερειακά όρια της φέρουσας ικανότητας μέσω της χρήσης φυσικών πόρων της ευρύτερης περιοχής. Η εξάντληση των πόρων είναι μια πλευρά αυτού του θέματος. Για παράδειγμα, ο συνδυασμός της βιομηχανικής και προσωπικής χρήσης του νερού σε μια μεγάλη πόλη μπορεί να δημιουργήσει τέτοια ζήτηση για νερό ώστε να μικρύνουν οι υδροφόροι ορίζοντες στην περιφέρεια.

προκαλώντας ξηρασία, καθιζήσεις, αλλαγή της βλάστησης και εισροή μολυσμένου ή αλμυρού ύδατος στους υδροφόρους ορίζοντες.

Όπως σε περιφερειακό έτσι και σε παγκόσμιο επίπεδο, η εξάντληση των πόρων αντικατοπτρίζεται στη δημιουργία αποβλήτων. Τα περιβαλλοντικά συστήματα έχουν κατακλυστεί από ανθρώπινα απόβλητα που προέρχονται από τα αυξανόμενα επίπεδα κατανάλωσης που συγκεντρώνονται στις αστικές περιοχές. Για παράδειγμα:

- Ο όγκος των υγρών αποβλήτων από τις πόλεις συχνά υπερφορτώνει τη φέρουσα ικανότητα των ποταμών, προκαλώντας ευτροφισμό και συσσώρευση των τοξικών αποβλήτων.
- Η ατμοσφαιρική ρύπανση του αστικού χώρου συμβάλλει καθοριστικά σε παγκόσμια προβλήματα, όπως το φαινόμενο του θερμοκηπίου και η "τρύπα του όζοντος".

Το να καθορίσουμε πού κείνται τα περιβαλλοντικά όρια - η "φέρουσα ικανότητα" της γης - δεν θα είναι εύκολο. Ακόμη και όταν (όπως στην περίπτωση των αερίων που ενισχύουν το φαινόμενο του θερμοκηπίου) υπάρχει μαρτυρία ότι υπερβαίνουμε ένα σημαντικό όριο, η επιστημονική γνώση μπορεί να μην επιτρέπει να καθοριστεί το ακριβές όριο. Μπορεί να υπάρχουν πολύ ευρύτερα όρια τα οποία δεν γνωρίζουμε ακόμη, επειδή οι συνέπειες δεν τα έχουν αποκαλύψει ώστε να τα γνωρίσουμε και οι επιστήμονες δεν έχουν ακόμη θέσει τα ερωτήματα τα οποία θα τα αποκάλυπταν. Σε περιπτώσεις αβεβαιότητας, πρέπει να δοθεί ουσιαστικό βάρος, κατά τη λήψη των αποφάσεων, με στόχο την αποφυγή άμεσων κινδύνων που απειλούν το φυσικό οικοσύστημα. Αυτό καλείται συνήθως *αρχή της προνοητικότητας* και υποστηρίζεται ρητώς στη Συνθήκη του Μάαστριχτ.

Η αρχή της προνοητικότητας σημαίνει ότι οι ανθρώπινες δραστηριότητες πρέπει να διεξάγονται μέσα σε όρια που επιβάλλονται από το φυσικό περιβάλλον. Στο επίπεδο της τοπικής αυτοδιοίκησης, αυτός ο γενικός σκοπός αντικατοπτρίζεται στην ανάγκη να συμφιλιωθεί η προστασία του φυσικού αστικού περιβάλλοντος με τους στόχους και τις πιέσεις σε καθημερινή βάση, και τις προσδοκίες των ατόμων σε τοπικό επίπεδο. Για να επιτευχθεί αυτό χρειάζονται δύο περαιτέρω αρχές - η αποτελεσματικότητα του περιβάλλοντος και η αποτελεσματικότητα της ευημερίας.

Η "αρχή της περιβαλλοντικής αποτελεσματικότητας" σημαίνει την επίτευξη του μεγαλύτερου βαθμού οικονομικού οφέλους για κάθε μονάδα χρησιμοποιούμενων πόρων και παραγόμενων αποβλήτων. Η περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα μπορεί να αυξηθεί με διάφορους τρόπους:

- Αυξάνοντας την τεχνική αποτελεσματικότητα της μετατροπής των πόρων, για παράδειγμα μέσω της μεγαλύτερης αποτελεσματικότητας της ενέργειας,
- Απλοποιώντας τις παραγωγικές διαδικασίες και αποφεύγοντας τη χρησιμοποίηση μη ανανεώσιμων πόρων,
- Αποφεύγοντας την κατανάλωση ανανεώσιμων φυσικών πόρων, ύδατος και ενέργειας με ρυθμούς ταχύτερους από τους φυσικούς ρυθμούς ανανέωσής τους.

Η "αρχή της αποτελεσματικότητας της ευημερίας" είναι το κοινωνικό ισοδύναμο της αρχής της περιβαλλοντικής αποτελεσματικότητας. Αφορά την απόκτηση μεγαλύτερου ανθρώπινου οφέλους από κάθε μονάδα οικονομικής δραστηριότητας. Αυτό μπορεί να αυξηθεί με την πολλαπλή χρήση - που θέτει τα οικονομικά στοιχεία στο μεγαλύτερο δυνατό πεδίο των κοινωνικών χρήσεων.

#### **2.2.2. Οι πρόσφατες προσεγγίσεις των αστικών περιβαλλοντικών προβλημάτων σε παγκόσμιο επίπεδο**

Το 1990, το Κέντρο των Ηνωμένων Εθνών για Ανθρώπινους Οικισμούς (UNCHS) σε συνεργασία με το περιβαλλοντικό πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών (UNEP) εγκαινίασε πρόγραμμα για τις αειφόρους πόλεις (Sustainable Cities Programme), με στόχο να παράσχει στις δημοτικές αρχές των αναπτυσσόμενων χωρών έναν βελτιωμένο περιβαλλοντικό σχεδιασμό και μια ικανότητα διαχείρισης που θα ενισχύσουν την ικανότητά τους να καθορίζουν τα πιο σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα, να προσδιορίζουν τα διαθέσιμα μέσα για να ανταποκριθούν σε αυτά τα θέματα, και να εμπλέξουν όλους εκείνους τους φορείς των οποίων απαιτείται η συνεργασία σε συντονισμένη και πρακτική δράση" (UNCHS 1990). Το πρόγραμμα στοχεύει

στο να προωθήσει την ανταλλαγή εμπειρίας μεταξύ πόλεων σε διαφορετικές περιφέρειες του κόσμου.

Με πρωτοβουλία του ίδιου κέντρου, λειτουργεί ένα *Παγκόσμιο Αστικό Παρατηρητήριο* (Global Urban Observatory), για τη βελτίωση των αστικών πολιτικών και την προώθηση εθνικών και τοπικών σχεδίων δράσης με στόχο την καλύτερη λειτουργία των πόλεων. Για να βελτιώσει την αστική διαχείριση, παρέχει εργαλεία συλλογής και διαχείρισης των αστικών δεδομένων, βοηθάει τα μέλη του μέσω του προγράμματος αστικών δεικτών (Urban Indicators Programme) και δημιουργεί δίκτυα συνεργασίας των εθνικών, περιφερειακών και τοπικών αστικών παρατηρητηρίων και οργανισμών (Internet: <http://www.undp.org/un/habitat/guo/index.html> 5/8/1998)

Τον Σεπτέμβριο του 1990, αντιπρόσωποι από περισσότερες από 200 τοπικές αρχές από όλα τα μέρη του κόσμου ίδρυσαν το *Διεθνές Συμβούλιο Τοπικών Πρωτοβουλιών για το Περιβάλλον* (ICLEI), στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Συνεδρίου Τοπικής Αυτοδιοίκησης για ένα αειφόρο μέλλον, που έγινε στην Νέα Υόρκη και υποστηρίχθηκε οικονομικά από το Πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον (UNEP) και τη Διεθνή Ένωση Τοπικής Αυτοδιοίκησης (IULA). Ως διεθνές δίκτυο της τοπικής αυτοδιοίκησης το ICLEI διευκολύνει την ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ πόλεων, κωμοπόλεων και κομητειών και διαδίδει παραδείγματα σωστής περιβαλλοντικής πρακτικής σε ολόκληρο τον κόσμο. Το ICLEI διευκολύνει, επίσης, το Πρότυπο Πρόγραμμα Κοινοτήτων της Local Agenda 21.

Τον Αύγουστο του 1991, 130 πόλεις υπέγραψαν τη Δήλωση του Τορόντο αναλαμβάνοντας την υποχρέωση να προετοιμάσουν σχέδια αειφόρου ανάπτυξης. Τον Μάιο του 1992, 45 πόλεις που συμμετείχαν στο Παγκόσμιο Φόρουμ για τον Αστικό Χώρο, ένα από τα φόρα που συνδέονται με τη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (UNCED), υπέγραψαν τη Δέσμευση της Curitiba για την αειφόρο ανάπτυξη του αστικού χώρου. Κατά κάποιον τρόπο, η Δέσμευση της Curitiba παρέχει το προσχέδιο για δράση το οποίο μπορούν να ακολουθήσουν οι μεμονωμένες πόλεις κατά την εκπόνηση σχεδίων δράσης για αειφόρο ανάπτυξη, κατόπιν διαβούλευσης με την τοπική κοινωνία.

Το πρόγραμμα για τις αειφόρους πόλεις είναι στενά συνδεδεμένο με άλλα συνεχιζόμενα προγράμματα που αφορούν τις σχέσεις αστικού

περιβάλλοντος και ανάπτυξης, και περιλαμβάνουν, για παράδειγμα το "Πρόγραμμα διαχείρισης του αστικού χώρου" στο οποίο μετέχουν οι οργανισμοί UNDP, η Διεθνής Τράπεζα, το UNCHS και το "Μητροπολιτικό Πρόγραμμα για τη Βελτίωση του Περιβάλλοντος" στο οποίο μετέχουν οι οργανισμοί UNDP και η Διεθνής Τράπεζα. Ένα έργο που παρουσιάζει ενδεχομένως ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το Ευρωπαϊκό Σχέδιο των Αειφόρων Πόλεων είναι ο οδηγός σχετικά με την προετοιμασία περιβαλλοντικών στρατηγικών για πόλεις που καταρτίζει η Διεθνής Τράπεζα σε συνεργασία με το UNDP και το UNCHS (World Bank 1993).

Το πρόγραμμα του ΟΟΣΑ για τον αστικό χώρο επιδιώκει να προωθήσει την κατανόηση των οικοσυστημάτων των αστικών περιοχών, να αξιολογήσει τα παραδείγματα της σωστής πρακτικής για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και να εκτιμήσει την αποτελεσματικότητα των πολιτικών ολοκλήρωσης των τοπικών αρχών και άλλων υπηρεσιών στον δημόσιο και ιδιωτικό τομέα, σε διάφορα επίπεδα διοίκησης. Η έκδοση του ΟΟΣΑ "Περιβαλλοντικές Πολιτικές για Πόλεις" στη δεκαετία του 1990 (ΟΟΣΑ 1990), που είναι σημαντική επειδή καταδεικνύει το μέγεθος της διεθνούς ανησυχίας για περιβαλλοντικά θέματα στις πόλεις, κατά κάποιον τρόπο είχε επίσης ως στόχο την ανάπτυξη μιας σειράς λειτουργικών αρχών για υγιή περιβαλλοντική διαχείριση του αστικού χώρου. Πιο πρόσφατα, και με ιδιαίτερη σημασία για το Ευρωπαϊκό Σχέδιο των Αειφόρων Πόλεων, η ομάδα περιβάλλοντος του ΟΟΣΑ για θέματα του αστικού χώρου συντόνισε ένα πρόγραμμα εργασίας, για την περίοδο 1994-95, για την Οικολογική Πόλη. Αυτό το πρόγραμμα ασχολείται κυρίως με την ανάπτυξη πολιτικής και τις διαδικασίες για την επίτευξή της. Μεταξύ των στόχων είναι η διασαφήνιση της έννοιας της αειφορίας για τις πόλεις και οι μέθοδοι με τις οποίες μπορεί να επιδιωχθεί.

Η Διάσκεψη των ΗΕ για το περιβάλλον και την ανάπτυξη (UNCED), που έγινε τον Ιούνιο του 1992 στο Ρίο Ιανέιρο, εστίασε την προσοχή του κόσμου στην ανάγκη να προωθηθεί η αειφόρος ανάπτυξη σε παγκόσμια κλίμακα. Η ΕΕ ανέλαβε ηγετικό ρόλο στις διαπραγματεύσεις του Ρίο και όλα τα κράτη μέλη υπέγραψαν τη σύμβαση-πλαίσιο για την αλλαγή του κλίματος, με την οποία δεσμεύονται να προβούν σε πράξεις με στόχο να επανέλθουν οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακος και άλλων αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου στα επίπεδά του 1990, κατά το έτος 2000, και τη σύμβαση των



ΗΕ για τη βιοποικιλότητα, η οποία καθορίζει ένα πλαίσιο διεθνούς συνεργασίας για να προστατευθούν τα είδη και τα ενδιαιτήματά τους σε ολόκληρο τον κόσμο.

Όλα τα κράτη μέλη προσυπέγραψαν τη Δήλωση του Ρίο για το περιβάλλον και την ανάπτυξη (Κεφάλαιο για τη Γη) και την Agenda 21, ένα λεπτομερές σχέδιο δράσης που καθορίζει ειδικές πρωτοβουλίες τις οποίες πρέπει να αναλάβουν τα έθνη. Μεγάλο μέρος της Agenda 21 αναφέρεται στο φυσικό περιβάλλον των πόλεων. Για παράδειγμα, προβάλλεται σε μεγάλο βαθμό η προώθηση των αειφόρων οικονομιών των πόλεων και η χρήση και διαχείριση της γης, και διατυπώνεται η ανάγκη να ολοκληρωθεί ο σχεδιασμός των μεταφορών και της χωροταξίας. Στις τοπικές αυτοδιοικήσεις ανατίθεται ο βασικός ρόλος να εξασφαλίζουν την εφαρμογή των δεσμεύσεων της Agenda 21. Ομοίως, η ΕΕ και τα κράτη μέλη της αποδέχτηκαν τα ψηφίσματα της Δεύτερης Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον Habitat II, η οποία πραγματοποιήθηκε στην Κωνσταντινούπολη το 1996, τα οποία επιβάλλουν στις προσυπογραφούσες χώρες την ανάληψη συγκεκριμένων πολιτικών για τη δημιουργία οικισμών, με βάση την κοινωνική δικαιοσύνη και την περιβαλλοντική αειφορία.

Η ανάπτυξη υλικοτεχνικής υποδομής για να εξασφαλιστεί η αειφόρος ανάπτυξη αποτελεί μείζον θέμα της Agenda 21 και περιλαμβάνει τις διαδικασίες και τα μέσα για τις εθνικές κυβερνήσεις και τις τοπικές κοινότητες, που θα τους βοηθήσουν να αναπτύξουν τις ικανότητες και την πείρα που απαιτείται για να διαχειριστούν το περιβάλλον και τους φυσικούς τους πόρους. Η ικανότητα συγκεκριμενοποιείται στο ανθρώπινο δυναμικό, στους θεσμούς, και σε ένα περιβάλλον που δίνει δυνατότητες - και έχει ως βασικά στοιχεία ένα νομικό πλαίσιο, μηχανισμούς ενίσχυσης, τεχνικές ικανότητες και βασική γνώση του φυσικού περιβάλλοντος από τα άτομα (Έγγραφο της UNDP για την Ικανότητα 21). Η ικανότητα σε τοπικό επίπεδο αναπτύσσεται μέσω της πρωτοβουλίας Local Agenda 21 που βοηθείται από το ICLEI (ICLEI 1993). Η Local Agenda 21 αποτελεί βασικά τη διαδικασία ανάπτυξης συνεργασίας μεταξύ των τοπικών αυτοδιοικήσεων και άλλων τομέων.

Η δεύτερη διάσκεψη των ΗΕ, για το περιβάλλον και την ανάπτυξη, πραγματοποιήθηκε στις 3 Ιουνίου του 1996 στην Ινσταμπούλ και επικέντρωσε το ενδιαφέρον του στη βιωσιμότητα των μεγάλων πόλεων. Στη

συνάντηση αυτή αναγνωρίστηκε. μεταξύ άλλων, ότι το μέλλον των πόλεων θα καθορίσει όχι μόνο το μέλλον των κρατών που ανήκουν στον οργανισμό, αλλά το μέλλον όλου του πλανήτη.

Τέλος, το Ταμείο του Παγκόσμιου Περιβάλλοντος (GEF), ιδρύθηκε από τη Διεθνή Τράπεζα, το UNDP και το UNEP για να διευκολύνει τα προγράμματα που θεωρούνται ωφέλιμα για τον πλανήτη. Μέσω αυτού του ταμείου θα χορηγείται χρηματοδοτική ενίσχυση στις αναπτυσσόμενες χώρες για να τις βοηθήσει να εφαρμόσουν τις συμφωνίες που έχουν επιτευχθεί στην UNCED. Αρκετά κράτη μέλη έχουν ήδη συνεισφέρει χρηματοδοτικά στο GEF.

## 2.3. Δράσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο

### 2.3.1. Λόγοι παρέμβασης της ΕΕ στα αστικά προβλήματα

Τα τελευταία χρόνια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καλείται να εστιάσει την προσοχή της στον προσανατολισμό και την χάραξη ενός πλαισίου διαμόρφωσης των αστικών πολιτικών. Οι ευρωπαϊκές πόλεις, συγκεντρώνοντας το 80% του πληθυσμού, εμφανίζουν ένα ευρύ φάσμα προβλημάτων που απορρέουν από τις ραγδαίες οικονομικές, δημογραφικές και κοινωνικές αλλαγές των τελευταίων δεκαετιών και την καταστροφή των φυσικών πόρων.

Οι πόλεις είναι οι σημαντικότεροι τόποι παραγωγής, κατανάλωσης και πολιτιστικής δημιουργίας αλλά και πηγή πολλών περιβαλλοντικών καταστροφών. Πολλά προβλήματα οφείλονται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του αστικού βίου και αντίστροφα, πολλές λύσεις προσιδιάζουν στις πόλεις και στη διαχείριση του αστικού χώρου.

Πολλές από τις πολιτικές της ΕΕ έχουν άμεσο αντίκτυπο στην οργάνωση και ανάπτυξη του αστικού χώρου. Για να αυξηθεί η αποτελεσματικότητά τους οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τους τις ανάγκες αλλά και τις ευκαιρίες που αναδύονται σ' αυτόν. Ιδιαίτερα για τις πόλεις που βρίσκονται στις αναπτυσσόμενες περιοχές της Κοινότητας, η έλλειψη των απαραίτητων εργαλείων και μηχανισμών χρηματοδότησης για την αντιμετώπιση των δυσλειτουργιών που εμφανίζουν, εντείνει τις περιφερειακές ανισότητες σε

ευρωπαϊκό επίπεδο, θέτοντας έτσι σε κίνδυνο την ανταγωνιστικότητα της στον διεθνή χώρο (EC, 1998c, σελ. 2).

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα είναι ένα θεσμικό όργανο με συγκεκριμένες αρμοδιότητες, οι οποίες της εκχωρήθηκαν από τα κράτη μέλη μέσω των Συνθηκών. Στο πλαίσιο των Συνθηκών προσδιορίζονται οι τομείς αρμοδιοτήτων στους οποίους η Κοινότητα έχει την αποκλειστική εξουσία να χαράζει την πολιτική που θα ακολουθήσει όπως επίσης και εκείνοι οι τομείς στους οποίους υφίστανται συντρέχουσες αρμοδιότητες με τα κράτη μέλη. Μερικοί τομείς παραμένουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών μελών. Το περιβάλλον είναι ένας από τους τομείς όπου οι αρμοδιότητες είναι κατανομημένες. Τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να θεσπίσουν νομικές διατάξεις σε περίπτωση έλλειψης κοινοτικής νομοθεσίας, αλλά δεν συμβαίνει το ίδιο όταν η Κοινότητα έχει νομοθετήσει. Σ' αυτήν την περίπτωση, η κοινοτική νομοθεσία υπερισχύει και δεσμεύει τόσο τις προηγούμενες όσο και τις μελλοντικές ενέργειες των κρατών μελών της.

Οι ιδρυτικές Συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν περιέχουν καμία εξειδικευμένη διάταξη η οποία θα μπορούσε να αποτελέσει τη βάση για κοινοτική παρέμβαση στο αστικό περιβάλλον και αυτό γιατί η αστική πραγματικότητα θεωρήθηκε από την Κοινότητα ως αρμοδιότητα των εθνικών διοικήσεων- κεντρικών, περιφερειακών, τοπικών - των κρατών μελών. Εντούτοις, η απουσία θεσμοθετημένης ευρωπαϊκής αστικής πολιτικής, με την έννοια του σχεδιασμού και της εφαρμογής μιας συνολικής στρατηγικής, δεν εμπόδισε την Ε.Ε. να παρεμβαίνει με έμμεσο τρόπο αναπτύσσοντας πρωτοβουλίες στο πλαίσιο των υπόλοιπων πολιτικών και δράσεων της όπως στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής πολιτικής, της περιφερειακής πολιτικής, της κοινωνικής πολιτικής, της πολιτικής των μεταφορών κ.α.

Δεν υπάρχει μια ενιαία αστική πολιτική που θα μπορούσε να εφαρμοστεί ισοπεδωτικά σε όλες τις ευρωπαϊκές πόλεις. Οι πόλεις παρουσιάζουν ένα φάσμα προβλημάτων που έχει σχέση, για παράδειγμα, με τη γεωγραφική θέση, τη δημογραφία και τη μείξη λειτουργιών. Σαφώς, η νομική και οργανωτική βάση για περιβαλλοντική δράση στον αστικό χώρο ποικίλλει μεταξύ κρατών μελών, εν μέρει αντικατοπτρίζοντας διαφορές στις ευθύνες που ανατίθενται σε διάφορες βαθμίδες της διοίκησης.

Η αρχή της επικουρικότητας αναφέρει ότι οι περισσότερες πολιτικές και προγράμματα για τον αστικό χώρο αναπτύσσονται και εφαρμόζονται πολύ καλύτερα από τα κράτη μέλη και τις ίδιες τις πόλεις. Ορισμένα κράτη μέλη θεωρούν ιδιαίτερα σημαντικό το ότι οι πόλεις εξακολουθούν να έχουν την κύρια ευθύνη για την πολιτική και τη δράση στις περιοχές τους και ότι ο προσδιορισμός των κατάλληλων μορφών δράσης σε διαφορετικά διοικητικά επίπεδα θα πρέπει να συζητηθεί περαιτέρω. Ωστόσο, η Επιτροπή, εκφράζοντας τις επιθυμίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, έχει αναγνωρίσει σήμερα επισήμως την ανάγκη να δοθεί περισσότερη προσοχή σε επίπεδο ΕΕ στα περιβαλλοντικά προβλήματα των πόλεων για λόγους που αναλύονται στα επόμενα κεφάλαια.

Εντούτοις, τα κοινά σε όλες τις χώρες της ΕΕ φαινόμενα της επέκτασης των βιομηχανικών δραστηριοτήτων και της αύξησης του αστικού πληθυσμού μέσα στις μεγαλουπόλεις, απαιτούν τη σύγχρονη εφαρμογή παρόμοιων μέτρων για την αντιμετώπισή τους. Κανένα κράτος δεν μπορεί να λύσει τα οικολογικά του προβλήματα μεμονωμένα χωρίς να διακινδυνέψει σοβαρά την ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας του.

Πράγματι, η προστασία του περιβάλλοντος επιβάλλει στις βιομηχανίες ορισμένες δαπάνες για να προσαρμόσουν τις μεθόδους παραγωγής τους στις προδιαγραφές που καθορίζουν τα επίπεδα περιβαλλοντικής υποβάθμισης. Αυτές οι δαπάνες είναι τόσο υψηλότερες όσο αυστηρότεροι είναι οι κανόνες που θέτουν οι δημόσιες αρχές. Αν ένα κράτος-μέλος της Ε.Ε. επέβαλε αυστηρά μέτρα εναντίων των ρυπάνσεων που προέρχονται από τον τομέα της βιομηχανίας, θα είχε απώλειες ανταγωνιστικότητας έναντι των άλλων κρατών-μελών, διαταράσσοντας με αυτόν τον τρόπο την ομαλή λειτουργία της κοινής αγοράς.

Η ελεύθερη κυκλοφορία των εμπορευμάτων στο εσωτερικό της Ένωσης θα παρεμποδιζόταν αν τα κράτη μέλη επέβαλαν το καθένα διαφορετικούς κανόνες για τα προϊόντα που κυκλοφορούν στις αγορές τους. Η χώρα που θα επέβαλε αυστηρότερες τεχνικές προδιαγραφές από τους εταίρους της, π.χ. για τη μείωση του θορύβου των μηχανημάτων ή για τον περιορισμό των καυσαερίων των αυτοκινήτων, θα εμποδίζε αυτομάτως για τεχνικούς λόγους τις εισαγωγές, τις προερχόμενες από άλλες χώρες-μέλη.

Η Επιτροπή εξέδωσε στις 26 Μαρτίου 1991 κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με ένα νέο πρότυπο νομοθεσίας που αποβλέπει να συμβιβάσει τις απαιτήσεις του περιβάλλοντος με εκείνες της εσωτερικής αγοράς. Το μοντέλο προβλέπει δύο στάδια για τον ορισμό των περιβαλλοντικών κανόνων. Το πρώτο στάδιο συνίσταται στον ορισμό από την Επιτροπή προδιαγραφών υψηλού επιπέδου, σύμφωνα με το άρθρο 100Α, παρ. 3 της Συνθήκης, προδιαγραφών βασιζόμενων στην υφιστάμενη τεχνολογία και προοριζόμενων να εφαρμοστούν από όλα τα κράτη μέλη το συντομότερο δυνατό. Στο δεύτερο στάδιο το Συμβούλιο ορίζει "αντικειμενικές προδιαγραφές", που αντιστοιχούν στο υψηλότερο δυνατό επίπεδο προστασίας, που επιτρέπουν οι τελευταίες επιστημονικές και τεχνολογικές εξελίξεις.

Επιπλέον, οι δεσμεύσεις που αναλαμβάνει η Κοινότητα στα διεθνή fora συνεργασίας αποτελούν συχνά την πηγή προέλευσης ενδοκοινοτικών πρωτοβουλιών και δράσεων (Κότιος, 1998, σελ.6). Για να ανταποκριθεί η ΕΕ στις δεσμεύσεις που αφορούν την ανάπτυξη των πόλεων παγκοσμίως, οφείλει αρχικά να ασκήσει δέσμη πολιτικών στο εσωτερικό της. Έτσι για παράδειγμα, για να μπορέσει να ανταπεξέλθει στους στόχους που ετέθησαν στη διάσκεψη κορυφής του Ρίο, οφείλει πρώτα να τους εφαρμόσει στο εσωτερικό των πόλεών της.

Ο καθορισμός κανόνων για την προστασία του περιβάλλοντος και η εύρεση μεθόδων εναντίων της ρύπανσης απαιτούν δαπανηρές έρευνες. Για την εξοικονόμηση πόρων και την αποφυγή επικαλύψεων μεταξύ των ευρωπαϊκών ερευνητικών κέντρων επιβάλλεται ο συντονισμός των δράσεων αυτών στα πλαίσια ενός κοινοτικού προγράμματος. Επίσης, ο έλεγχος των κοινών κανόνων απαιτεί την εκπόνηση και εφαρμογή ικανοποιητικών μεθόδων και μέτρων αναγνωρισμένων από όλους και τη θέση σε λειτουργία δικτύου παρακολούθησης ή ακόμη και τη χρησιμοποίηση κοινών οργάνων ελέγχου.



### 2.3.2. Οι πρώτες προσεγγίσεις των αστικών περιβαλλοντικών προβλημάτων σε ευρωπαϊκό επίπεδο

Η προσπάθεια της ΕΕ για ένα καλύτερο περιβάλλον χρονολογείται από τις αρχές της δεκαετίας του '70 με τη διάσκεψη κορυφής του Παρισιού (1972) όπου ετέθησαν οι βασικές οργανωτικές και πολιτικές αρχές και αποφασίστηκε η σύνταξη ενός Προγράμματος Δράσης τετραετούς διάρκειας για την προστασία του περιβάλλοντος.

Η πίεση για δράση σε ολόκληρη την Ευρώπη, όσον αφορά τις πόλεις, δεν είναι σε καμία περίπτωση καινούργιο φαινόμενο. Το Συμβούλιο της Ευρώπης άρχισε ένα πρόγραμμα για τον αστικό χώρο κατά το χρονικό διάστημα 1980-82, γνωστό ως *"Ευρωπαϊκή Εκστρατεία για την Αστική Αναγέννηση"* με το σλόγκαν *"Καλύτερη ζωή στις πόλεις"*, με στόχο να παροτρύνει τη δημόσια συμμετοχή και να προωθήσει την ανταλλαγή πληροφοριών σε εθνικό και διεθνές επίπεδο σχετικά με την εφαρμογή πρωτότυπων λύσεων για τα προβλήματα των πόλεων. Έπειτα από την πρωτοβουλία αυτή, ακολούθησε ένα πρόγραμμα πολιτικής το 1986 για τον αστικό χώρο, την ευθύνη του οποίου ανέλαβε η Διάσκεψη των Τοπικών και Περιφερειακών Αρχών της Ευρώπης (CLRAE) που αποτελεί όργανο του Συμβουλίου της Ευρώπης.

Το 1987, που αποτέλεσε και Ευρωπαϊκό Έτος για το περιβάλλον, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή διοργάνωσε δύο συνέδρια στη Νάπολη και το Μπιλμπάο με θέμα *"Τα προβλήματα περιβαλλοντικής υποβάθμισης των βιομηχανικών πόλεων"*. Το βασικότερο πόρισμα που προέκυψε, αφορούσε την ανάγκη για ενεργό συμμετοχή τόσο των δημόσιων φορέων και των ακαδημαϊκών όσο και των πολιτών με στόχο την εξασφάλιση της περιβαλλοντικής αποκατάστασης των πόλεων.

Στο Πρόγραμμά του για την περίοδο 1989-92, το *"Ευρωπαϊκό Ίδρυμα για τη Βελτίωση των Συνθηκών Διαβίωσης και Εργασίας"*, διεύρυνε το φάσμα των θεμάτων, τα οποία προηγουμένως συγκεντρώνονταν στις οικονομικές και κοινωνικές πλευρές της ζωής της πόλης, για να συμπεριλάβει και θέματα περιβάλλοντος του αστικού χώρου. Το 1993, το Ίδρυμα επέκτεινε τις εργασίες του εγκαινιάζοντας ένα πρόγραμμα για καινοτομίες στον αστικό χώρο που θα

συνεισφέρει στην αειφόρο πόλη. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει τις κοινωνικές και οικονομικές πλευρές της αειφορίας και εξετάζει διαδικασίες και μηχανισμούς- όπως ο περιβαλλοντικός έλεγχος και η συμμετοχή της κοινότητας. Το τετραετές πρόγραμμα εργασίας του Ιδρύματος για το 1993-96, περιλαμβάνει περαιτέρω προγράμματα για θέματα του αστικού χώρου με μια συνιστώσα που αφορά την αειφορία. Αυτά καλύπτουν, για παράδειγμα, την ποιότητα της ζωής στον αστικό χώρο, δείκτες αειφορίας για πόλεις μεσαίου μεγέθους και ένα φάσμα προγραμμάτων για την οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση.

Τον Μάρτιο του 1992, οι Τοπικές και Περιφερειακές Αρχές της Ευρώπης ενέκριναν τον *Ευρωπαϊκό Χάρτη για Αστικό Χώρο*, που προορίζεται για πρακτικό εγχειρίδιο διαχείρισης των πόλεων από τις τοπικές αρχές. Ο χάρτης αποτελεί επίσης τη βάση για μια πιθανή μελλοντική σύμβαση για τα δικαιώματα του αστικού χώρου και για την απονομή ετήσιου βραβείου σε πόλεις που συμμορφώνονται με τις αρχές του.

Μετά την *Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη* (1987) κατέστη σαφές ότι τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν ορισμένα αστικά κέντρα αποτελούν μορφή περιβαλλοντικού και περιφερειακού προβλήματος και δεν μπορούν να ιδωθούν ανεξάρτητα από την Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση.

Η νέα Συνθήκη για την Ε.Ε. (1993) - έκφραση της πολιτικής βούλησης των κρατών μελών να προχωρήσουν στην επίτευξη της πολιτικής, οικονομικής και νομισματικής ολοκλήρωσης- αποτελεί σταθμό για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων του αστικού χώρου, που επιδέχονται λύσεις σε κοινοτικό επίπεδο.

Ένα άλλο θετικό, για την αναβάθμιση του ευρωπαϊκού αστικού χώρου, σημείο της Συνθήκης, σχετίζεται με την σύσταση της *Επιτροπής των Περιφερειών*, αποτελούμενης από αντιπροσώπους των οργανισμών τοπικής και περιφερειακής αυτοδιοίκησης, με συμβουλευτικό χαρακτήρα. Η εν λόγω Επιτροπή επιτρέπει μία ουσιαστικότερη προσέγγιση, με τις διαδικασίες λήψεως κοινοτικών αποφάσεων, για θέματα που σχετίζονται με την πολεοδομική πραγματικότητα.

## 2.4. Το αστικό περιβάλλον στο πλαίσιο της κοινοτικής περιβαλλοντικής πολιτικής

### 2.4.1. Τα Προγράμματα Δράσης και το Πράσινο Βιβλίο για το αστικό περιβάλλον

Οι πόλεις, αποτελώντας τα σημαντικότερα κέντρα παραγωγής και κατανάλωσης, θεωρούνται ως η βασικότερη πηγή της περιβαλλοντικής υποβάθμισης. Στις περισσότερες από αυτές η κυκλοφοριακή συμφόρηση συνεχώς αυξάνεται, οι χώροι πρασίνου ολοένα και συρρικνώνονται ενώ οι υποδομές και οι κτιριακές εγκαταστάσεις χειροτερεύουν. Τόσο σε τοπικό όσο και εθνικό επίπεδο έγινε σαφής η ανάγκη για τη χάραξη μίας πολιτικής ικανής να βελτιώσει το αστικό περιβάλλον. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι κάθε αστικό κέντρο είναι διαφορετικό τόσο ως προς τη φύση όσο και ως προς την ένταση των προβλημάτων περιβαλλοντικής υποβάθμισης, συνειδητοποιεί κανείς ότι η εφαρμογή ενός ενιαίου συνόλου δράσεων σε όλες τις Ευρωπαϊκές πόλεις είναι αδύνατη. Συνεπώς τόσο το θεσμικό πλαίσιο όσο και η διοικητική οργάνωση στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής δράσης διαφέρουν μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε. αντανakλώντας έτσι τις διαφορετικές πρωτοβουλίες που αναλαμβάνονται στα διάφορα επίπεδα λήψης αποφάσεων.

Παρά το γεγονός ότι κάθε πόλη καλείται να αντιμετωπίσει ένα διαφορετικό φάσμα και συνδυασμό δυσλειτουργιών, οι αποφάσεις που παίρνει τείνουν να επηρεάζουν τη λειτουργία των υπόλοιπων πόλεων. Έτσι υπάρχουν προβλήματα που επαναλαμβάνονται μέσα στον Ευρωπαϊκό χώρο και τα οποία απαιτούν μια πιο σφαιρική προσέγγιση και ένα συντονισμό τόσο σε διεθνικό όσο και σε διαπεριφερειακό επίπεδο. Στο σημείο αυτό καθίσταται απαραίτητη η χάραξη ενός πλαισίου σε Ευρωπαϊκό επίπεδο που θα περιλαμβάνει κάποιους γενικότερους στόχους και μέτρα άσκησης περιβαλλοντικής πολιτικής.

Η πρώτη κοινοτική προσέγγιση στα προβλήματα του αστικού χώρου επιχειρήθηκε στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής της πολιτικής. Στο **Πρώτο Πρόγραμμα για το περιβάλλον** (1973-76), που αποτέλεσε τη βάση της μετέπειτα πολιτικής της σε θέματα πολεοδομίας και χωροταξίας.

αναγνωρίστηκε ότι "είναι ιδιαίτερα σημαντικό τα περιβαλλοντικά προβλήματα που συνδέονται με την αστικοποίηση και τη γεωγραφική κατανομή ανθρώπων και δραστηριοτήτων, να αποτελέσουν αντικείμενο έρευνας σε κοινοτικό επίπεδο"( J.O. No C112/1, 20.12.73, σελ. 41-43). Στην πραγματικότητα πρόκειται όχι μόνο για ανάλογα προβλήματα σε διαφορετικές χώρες, αλλά συχνά για κοινά προβλήματα που, λόγω της δημιουργίας της κοινής αγοράς, μπορούν να βρουν πιο εύκολα τη λύση τους σε συντονισμένες πολιτικές.

Στο πλαίσιο του παραπάνω προγράμματος τονίστηκε η αναγκαιότητα να ληφθούν μέτρα για τα προβλήματα της αστυφιλίας, του πολεοδομικού συγκεντρωτισμού και των συγκοινωνιακών συμφορήσεων στα αστικά ευρωπαϊκά κέντρα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησε, βάσει των προαναφερθέντων δεσμεύσεων, σε έρευνες κυρίως επί των αστικών πολιτικών των κρατών μελών, με στόχο τον καθορισμό των πτυχών που επιτρέπουν λύσεις σε κοινοτικό επίπεδο.

Το **Δεύτερο Πρόγραμμα Δράσης** (1977-1981), απέβλεπε στη συνέχιση των αρχών, στόχων και ενεργειών του πρώτου προγράμματος, στοχεύοντας σε μια συγκριτική ανάλυση των αιτιών της δυναμικής και των συνεπειών της ανάπτυξης των μεγάλων αστικών συναθροίσεων εντός της Κοινότητας.

Προτεραιότητα δόθηκε:

- στον καθορισμό των δυνάμεων που προκαλούν την αστυφιλία και το πολεοδομικό συγκεντρωτισμό,
- στην ανάλυση της δυναμικής του σχηματισμού του αστικού συγκεντρωτισμού,
- στην εκτίμηση των αστικών πολιτικών,
- στη διατήρηση της αρχιτεκτονικής και της φυσικής κληρονομιάς.

Το **Τρίτο Πρόγραμμα Δράσης** στον τομέα του περιβάλλοντος, σε αντίθεση με τα δύο πρώτα, προσανατολίστηκε στην ένταξη της περιβαλλοντικής πολιτικής στις άλλες κοινοτικές πολιτικές και επιδίωξε:

- τη μείωση της ρύπανσης και των οχλήσεων,
- τη μείωση της ηχητικής ρύπανσης, κυρίως αυτής που προκαλείται από τα μεταφορικά μέσα.

- την επεξεργασία, ανακύκλωση και αξιοποίηση των αστικών αποβλήτων.

Στο **Τέταρτο Πρόγραμμα Δράσης** (1987-1992), τα προβλήματα των αστικών περιοχών απλώς αναφέρονται και αναγνωρίζεται για ακόμη μία φορά η αναγκαιότητα παρέμβασης στους υποβαθμισμένους αστικούς χώρους. Στο πλαίσιο του παραπάνω προγράμματος η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, υποστηριζόμενη από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, παρουσίασε τον Ιούνιο του 1990 την **“Πράσινη Βίβλο για το αστικό περιβάλλον”** που μπορεί να θεωρηθεί το πρώτο βήμα προς σκέψη και συζήτηση για τον προσδιορισμό των βασικών κατευθύνσεων για την χάραξη μιας κοινοτικής δράσης στον αστικό χώρο μέσω του εντοπισμού των δυσχερειών ευρέως φάσματος που αντιμετωπίζουν οι ευρωπαϊκές πόλεις ούτως ώστε να ανεβρεθούν κατάλληλες λύσεις.

Για την εκπόνηση του Πράσινου Βιβλίου πραγματοποιήθηκαν έξι διεθνείς διασκέψεις που επικεντρώθηκαν στα παρακάτω θέματα:

- αναξιοποίητες βιομηχανικές περιοχές (Βρυξέλλες 1989, Τέρνι 1989),
- η αστική περιφέρεια (Louvain 1989),
- η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος, κοινόχρηστοι χώροι και περιοχές πρασίνου (Ρώμη 1989),
- η αστική ρύπανση στη Βόρεια και Νότια Ευρώπη (Avignon 1989, Βρέμη 1989).

Οι βασικοί στόχοι της μελλοντικής δράσης της Κοινότητας, όπως αναφέρεται στο Πράσινο Βιβλίο, για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος διαρθρώνονται σε δύο πρωταρχικούς άξονες:

- ⇒ Ο πρώτος αφορά στις πολιτικές που σχετίζονται με τη φυσική δομή της πόλης και κατά κύριο λόγο με:
- την πολεοδομία,
  - τις αστικές μεταφορές,
  - την προστασία και προώθηση της ιστορικής κληρονομιάς,
  - την προστασία και ανάδειξη των ενδοαστικών φυσικών χώρων.



⇒ Ο δεύτερος αφορά στις πολιτικές που στοχεύουν να μειώσουν τις επιπτώσεις των αστικών δραστηριοτήτων στο περιβάλλον που σχετίζονται με

- την αστική βιομηχανία,
- τη διαχείριση της αστικής ενέργειας,
- τη διαχείριση των αστικών αποβλήτων,
- τη διαχείριση των υδάτων.

Σύμφωνα με το Πράσινο Βιβλίο την κυριότερη ευθύνη για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος φέρουν οι δημοτικές αρχές και οι εθνικές κυβερνήσεις που παρέχουν το νομοθετικό και οικονομικό πλαίσιο μέσα στο οποίο λειτουργούν οι πόλεις. Η Κοινότητα επιδρά ήδη σημαντικά στις αστικές περιοχές μέσω των διαφόρων πολιτικών και δράσεων της. Από την εξέταση των τρόπων με τους οποίους μπορεί να διευρύνει τις δραστηριότητές της στο πεδίο αυτό, προκύπτει ότι διαθέτει ως κύριους τομείς δράσης τους εξής:

#### α) Νομοθεσία

Η Κοινότητα έχει θεσπίσει νομοθεσία με βάση την οποία απαιτείται λεπτομερής αξιολόγηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον από σημαντικά αναπτυξιακά έργα. Σήμερα εξετάζεται η πιθανότητα επέκτασης αυτής της νομοθεσίας ώστε να απαιτείται ανάλυση αυτού του είδους για τις πολιτικές, τα σχέδια και τα προγράμματα. Η απαίτηση αυτή θα βελτιώσει το συντονισμό των στόχων μεταξύ των διαφόρων τομέων και, κατά συνέπεια, θα καταλήξει σε σχέδια και πολιτικές που θα λαμβάνουν περισσότερο υπόψη τις διάφορες ανάγκες των κατοίκων των πόλεων. Η Κοινοτική Πολιτική Περιβάλλοντος υλοποιείται με τη θεσμοθέτηση Κανονισμών, Οδηγιών και Αποφάσεων:

- **Οι Κανονισμοί**, μόλις δημοσιευτούν στην επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, είναι άμεσα δεσμευτικοί για τα κράτη μέλη και δεν απαιτείται να ληφθούν ιδιαίτερα νομοθετικά μέτρα ώστε οι εθνικές πολιτικές να εναρμονιστούν προς την Κοινοτική Πολιτική. Χρησιμοποιούνται όταν απαιτείται ένα πιο ενιαίο σύστημα νομοθεσίας και εφαρμόζονται χωρίς διαφοροποιήσεις από όλα τα κράτη μέλη.

- **Οι Οδηγίες**, έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα όσον αφορά το αποτέλεσμα που επιδιώκουν. Τα νομοθετικά μέτρα που θα ληφθούν, μέσα στο χρονικό διάστημα που προβλέπεται από την Οδηγία (συνήθως 2 χρόνια), αφήνονται στην αρμοδιότητα των αρχών των κρατών μελών. Αποτελούν το βασικό νομοθετικό μέτρο με το οποίο υλοποιείται η Κοινοτική Πολιτική για την προστασία του περιβάλλοντος.
- **Οι Αποφάσεις** έχουν δεσμευτικό χαρακτήρα για τους οργανισμούς στους οποίους αναφέρονται. Χρησιμοποιούνται συνήθως για να εισάγουν κάποιες αλλαγές στις ήδη ισχύουσες οδηγίες και αφορούν συνήθως την επικύρωση διεθνών συμβάσεων, την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των μελών της και τη σύσταση επιτροπών για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων.

*β) Έρευνα, επίδειξη και εκπαίδευση*

Η βελτίωση των μεθόδων και τεχνικών αστικής διαχείρισης μπορεί δυνητικά να ωφελήσει το σύνολο της Κοινότητας. Γι' αυτό το λόγο, είναι σκόπιμο να ενθαρρυνθεί οικονομικά αυτός ο πειραματισμός μέσω σχεδίων επίδειξης που είναι δυνατόν να χρησιμεύσουν ως υποδείγματα για ευρύτερη εφαρμογή. Η κοινότητα έχει ήδη ενεργοποιηθεί με αυτόν τον τρόπο σε πολλούς τομείς της αστικής διαχείρισης.

*γ) Χρηματοδοτική βοήθεια*

Η Κοινότητα χρηματοδοτεί ήδη σημαντικές επενδύσεις σε αστικές περιοχές μέσω των διαρθρωτικών ταμείων, ιδίως του ΕΤΠΑ, με δανειοδοτήσεις από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕ), επιχορηγήσεις από την ΕΚΑΧ και με άλλα χρηματοδοτικά μέσα (Ταμείο Συνοχής, πρόγραμμα LIFE).

Το Πράσινο Βιβλίο θεωρείται ορόσημο στον προβληματισμό για το αστικό περιβάλλον, κυρίως επειδή υποστηρίζει μία ολιστική άποψη των αστικών προβλημάτων και μία ολοκληρωμένη προσέγγιση για την επίλυσή τους. Εξετάζεται επιπλέον η δυνατότητα αρωγής της ΕΟΚ σε αυτούς από τα υπάρχοντα κοινοτικά ταμεία και κυρίως το ΕΤΠΑ. Εντούτοις η ένταξη των

αστικών περιοχών σε πλήρη προγράμματα για το περιβάλλον και η χρηματοδότησή τους από τα διαρθρωτικά ταμεία δεν πραγματοποιήθηκε.

Το 1992 με τη συνθήκη του Μάαστριχτ τονίζεται η ανάγκη ενσωμάτωσης της περιβαλλοντικής διάστασης στις επιμέρους πολιτικές της Ε.Ε. και επιχειρείται η θεμελίωση της έννοιας της αειφόρου ανάπτυξης η οποία είχε αρχικά αναφερθεί το 1987 στην έκθεση της διεθνούς Επιτροπής για το περιβάλλον και την ανάπτυξη γνωστή περισσότερο ως έκθεση Brundtland "Τα όρια της ανάπτυξης".

Το Πέμπτο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον ή αλλιώς πρόγραμμα "Προς την Αειφορία", που συντάχθηκε το Φεβρουάριο του 1993, αποτελεί μία νέα προσέγγιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων και περιλαμβάνει ένα εύρος πρωτοβουλιών και μέτρων σε όλα τα επίπεδα λήψεως αποφάσεων για το διάστημα 1993-2000. Σε αντίθεση με τα προηγούμενα προγράμματα δράσης, στόχος του είναι ο *προσδιορισμός των πηγών* της περιβαλλοντικής υποβάθμισης και όχι απλά η "θεραπεία" των δυσλειτουργιών που αυτή συνεπάγεται.

Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, τόσο οι πόλεις όσο και τα κράτη-μέλη θα πρέπει να έχουν την κύρια ευθύνη για τη χάραξη αστικών πολιτικών με στόχο την αντιμετώπιση των ιδιαίτερων προβλημάτων καθώς και τη σωστή κατανομή των αρμοδιοτήτων στα διάφορα επίπεδα διοίκησης. Εντούτοις, στο πλαίσιο του εν λόγω προγράμματος, η Επιτροπή αναγνώρισε επίσημα την ανάγκη να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στα προβλήματα των πόλεων από τη σκοπιά της Ε.Ε. λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η αστική διάσταση έχει αρχίσει να ενσωματώνεται στο μεγαλύτερο ποσοστό των ευρωπαϊκών δράσεων.

Στο πλαίσιο του Πέμπτου Προγράμματος Δράσης, η κύρια επιδίωξη της Κοινότητας είναι να προχωρήσει μακρύτερα και να αναγάγει την προστασία του περιβάλλοντος βασική συνιστώσα της οικονομικής και γενικά της κάθε τομεακής πολιτικής. Αποφασιστικό ρόλο σε αυτό έπαιξε και η ισχυρή θεσμοθέτηση της πολιτικής αυτής με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη (1987) που τροποποίησε την Ιδρυτική Συνθήκη της ΕΕ και καθόρισε ρητά την προστασία του περιβάλλοντος ως ξεχωριστό αντικείμενο δράσης της Ένωσης.

Μέχρι σήμερα η προστασία του περιβάλλοντος στην Κοινότητα στηρίχθηκε κυρίως σε νομοθετική προσέγγιση "από την κορυφή προς τη βάση". Η νέα στρατηγική που προτείνει το παρόν πρόγραμμα συνεπάγεται τη συμμετοχή όλων των οικονομικών και κοινωνικών παραγόντων "από τη βάση προς την κορυφή".

Είναι αναπόφευκτο ότι θα απαιτηθεί αρκετός χρόνος για να στραφούν τα σημερινά πρότυπα κατανάλωσης και συμπεριφοράς προς την αειφορία. Στην πράξη, η αποτελεσματικότητα της στρατηγικής θα εξαρτηθεί στο προσεχές μέλλον από την εγγενή ποιότητα των μέτρων που θα θεσπιστούν και τις πρακτικές ρυθμίσεις για την επιβολή τους. Αυτό θα απαιτήσει καλύτερη προπαρασκευή των μέτρων, αποτελεσματικότερο συντονισμό με τις άλλες πολιτικές και ενσωμάτωση σ' αυτές της περιβαλλοντικής διάστασης.

Για τους παραπάνω λόγους και χωρίς να θίγεται το δικαίωμα της Επιτροπής να αναλαμβάνει πρωτοβουλίες και η ευθύνη της να εξασφαλίζει την ικανοποιητική εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων, προτείνεται από την Επιτροπή η συγκρότηση των ακόλουθων τριών ομάδων διαλόγου:

- Μια γενική συμβουλευτική επιτροπή ("Forum") αποτελούμενη από εκπροσώπους των επιχειρήσεων, των καταναλωτών, των συνδικαλιστικών και επαγγελματικών οργανώσεων, των μη κυβερνητικών οργανισμών και των τοπικών και περιφερειακών αρχών.
- Ένα δίκτυο για την εφαρμογή των μέτρων από αντιπροσώπους των κατάλληλων εθνικών αρχών και υπηρεσιών της Επιτροπής ως προς την πρακτική εφαρμογή των κοινοτικών μέτρων. Πρωταρχικός στόχος του δικτύου θα είναι η ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειρίας καθώς και η διαμόρφωση κοινών προσεγγίσεων στο πρακτικό επίπεδο υπό την επίβλεψη της Επιτροπής.
- Μια ομάδα για την επισκόπηση της περιβαλλοντικής πολιτικής, αποτελούμενη από αντιπροσώπους της Επιτροπής και των κρατών μελών με στόχο την προαγωγή της αμοιβαίας κατανόησης και την ανταλλαγή απόψεων σε θέματα πολιτικής μέτρων για το περιβάλλον.

## ΠΕΜΠΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΑΣΗΣ

➔ Πέντε τομείς δράσεις	➔ Βιομηχανία
	➔ Ενέργεια
	➔ Μεταφορές
	➔ Τουρισμός
	➔ Γεωργία
➔ Εφτά στόχοι	➔ Κλιματικές αλλαγές
	➔ Ποιότητα του αέρα
	➔ Αστικό περιβάλλον
	➔ Παράκτιες ζώνες
	➔ Διαχείριση αποβλήτων
	➔ Διαχείριση των πόρων νερού
	➔ Προστασία της φύσης και της βιοποικιλότητας
➔ Εφτά στόχοι πολιτικής	➔ Βελτίωση των περιβαλλοντικών δεδομένων
	➔ Έρευνα & τεχνολογική ανάπτυξη
	➔ Τομεακός και χωρικός σχεδιασμός
	➔ Πληροφόρηση και εκπαίδευση
	➔ Επαγγελματική κατάρτιση
	➔ Χρηματοδοτικοί μηχανισμοί υποστήριξης
	➔ Φορολόγηση

Το Πέμπτο Πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον αποτελεί σημείο καμπής για την Κοινότητα. Όπως η ολοκλήρωση της Εσωτερικής Αγοράς υπήρξε το στοίχημα της δεκαετίας του 1980, έτσι και η συμφιλίωση του περιβάλλοντος με την ανάπτυξη είναι ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία της δεκαετίας του 1990 για την Ένωση και γενικότερα για τον κόσμο. Το πρόγραμμα "Στόχος η αειφορία" δεν αφορά μόνο την Επιτροπή και δεν απευθύνεται αποκλειστικά στους περιβαλλοντολόγους. Παρέχει το πλαίσιο για μια νέα προσέγγιση του περιβάλλοντος καθώς και της οικονομικής και κοινωνικής δραστηριότητας και ανάπτυξης, αλλά απαιτεί την κινητοποίηση όλου του φάσματος των πολιτικών και των επιχειρηματικών παραγόντων και τη συμμετοχή του κοινού για την επιτυχή εφαρμογή του.

Το 1993 η Ομάδα Εμπειρογνομώνων για το Αστικό Περιβάλλον, συνέταξε έκθεση με τίτλο "Αειφόρες Πόλεις" η οποία αφορά τόσο τα μεγάλα αστικά κέντρα όσο και τις μικρές και μεσαίου μεγέθους πόλεις. Στόχος της



παραπάνω προσπάθειας είναι ο καθορισμός οικολογικών και κοινωνικοοικονομικών αρχών και μέτρων αστικής διαχείρισης και η ανταλλαγή εμπειριών και γνώσεων μεταξύ των υποψήφιων πόλεων που προωθήθηκε το Μάιο του 1994 κατά τη διάρκεια της πρώτης διάσκεψης για τις αιεφόρες πόλεις στο Άλμποργκ - της Δανίας. Στο πλαίσιο της παραπάνω δραστηριότητας ορισμένες Ευρωπαϊκές πόλεις συνυπέγραψαν κοινή δήλωση, γνωστή ως *Χάρτα του Άλμποργκ*, με την οποία δεσμεύονται να αναλάβουν συγκεκριμένα μέτρα υπέρ της αειφορίας καθώς και να εξετάσουν κάποιες περιοχές όσον αφορά στην ποιότητα ζωής, στην αναμόρφωση εγκαταλελειμμένων περιοχών και στην ποιότητα των κτιριακών εγκαταστάσεων.

#### **2.4.2. Η προστασία του περιβάλλοντος στη Συνθήκη του Μάαστριχτ**

Παρά το γεγονός ότι η Κοινότητα είχε αρκετά οικονομικά και νομικά επιχειρήματα για να αποκτήσει αρμοδιότητες με τα περιβαλλοντικά προβλήματα, εντούτοις δεν ήταν στην αρχή θεσμικά κατοχυρωμένη για να το κάνει. Για να ορίσει κοινούς στόχους στο πεδίο της μείωσης των μολύνσεων και των οχλήσεων, μπορούσε μόνο να αναφερθεί στο άρθρο 2 της ΕΟΚ, το οποίο αναθέτει στην Κοινότητα, μεταξύ άλλων, την επιτάχυνση της εξύψωσης του βιοτικού επιπέδου των πληθυσμών που συγκεντρώνει. Για να αναληφθούν επείγουσες δράσεις για την αναστροφή της διαδικασίας καταστροφής του περιβάλλοντος, οι κοινοτικές διατάξεις έπρεπε να βασίζονται στο άρθρο 235, το οποίο επιτρέπει ενέργειες σε πεδία στα οποία η Συνθήκη δεν έχει προβλέψει συγκεκριμένες εξουσίες δράσης, αλλά το οποίο απαιτεί την ομοφωνία των κρατών μελών με όλες τις διαπραγματευτικές τριβές και όλες τις χρονικές καθυστερήσεις που αυτό συνεπάγεται.

Η εφαρμογή αυτής της γενικής θεσμικής παρέμβασης στον τομέα του περιβάλλοντος προϋπέθετε την εισαγωγή μίας πολιτικής συμφωνίας δράσης, η οποία και πραγματοποιήθηκε κατά τη διάσκεψη κορυφής του Παρισιού, στις 20 Οκτωβρίου 1972, στο πλαίσιο της οποίας ζητήθηκε από το Συμβούλιο να θεσπίσει ένα πρόγραμμα δράσης στο πεδίο του περιβάλλοντος. Το Συμβούλιο διακήρυξε με αυτήν την ευκαιρία ότι η αρμονική ανάπτυξη των οικονομικών δραστηριοτήτων στο εσωτερικό της Κοινότητας, που αποτελεί και

μία από τις βασικές αποστολές της, δεν μπορεί πλέον να επιτευχθεί χωρίς αντιμετώπιση των μολύνσεων και των οχλήσεων (Μούσης Σ. Νίκος: 1996).

Με την Ενιαία Ευρωπαϊκή πράξη και εν συνεχεία με την Συνθήκη για την ΕΕ (ή Συνθήκη του Μάαστριχτ) καθιερώθηκε για πρώτη φορά η περιβαλλοντική πολιτική ως ένα από τα καθήκοντα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (Άρθρο 3) ορίζοντας την αειφόρο ανάπτυξη ως τη βασική αρχή για την αναπτυξιακή στρατηγική γενικά και την προστασία του περιβάλλοντος ειδικότερα (Άρθρο 2), προσδίδοντας με τον τρόπο αυτό το θεσμικό υπόβαθρο στην περιβαλλοντική πολιτική από τη δεκαετία του '70. Με τη θέση σε ισχύ της Συνθήκης του Μάαστριχτ προστίθενται νέες διατάξεις και τίθενται νέοι στρατηγικοί στόχοι που διαμορφώνουν τα καθήκοντα και τα δικαιώματα των πολιτών για το περιβάλλον. Βρισκόμαστε στην έναρξη μιας περιόδου μεγαλύτερης συμμετοχής του πολίτη στη λήψη των αποφάσεων και αύξησης της ευθύνης του για το περιβάλλον.

Ειδικότερα, η νομική βάση της περιβαλλοντικής πολιτικής διευρύνθηκε σημαντικά από την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη στο πλαίσιο της οποίας ενσωματώθηκε η προστασία του περιβάλλοντος σε όλες τις πολιτικές και δράσεις της ΕΕ. Σύμφωνα με το άρθρο 130 Ρ της Συνθήκης του Μάαστριχτ, η περιβαλλοντική πολιτική της Ε.Ε. συμβάλει στην επιδίωξη των εξής στόχων:

- στη διατήρηση, προστασία και βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος,
- στην προστασία της υγείας του ανθρώπου,
- στη συνετή και ορθολογική χρησιμοποίηση των φυσικών πόρων,
- στην προώθηση, σε διεθνές επίπεδο, μέτρων για την αντιμετώπιση των περιφερειακών ή παγκόσμιων περιβαλλοντικών προβλημάτων.

Οι διαδικασίες που προβλέπονται για τη λήψη μέτρων στον τομέα του περιβάλλοντος, είναι οι εξής:

- η *κανονική διαδικασία*, που προβλέπεται από το άρθρο 189Γ, δηλαδή η διαδικασία συνεργασίας με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο μετά από διαβούλευση με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή,
- η *διαδικασία συναπόφασης* που προβλέπεται από το άρθρο 189Β και εφαρμόζεται για τη θέσπιση των προγραμμάτων γενικών δράσεων

που θέτουν τους επιδιωκόμενους γενικούς στόχους στον τομέα του περιβάλλοντος.

- η *ομοφωνία του Συμβουλίου*, μετά από διαβούλευση με το ΕΚ και την ΟΚΕ, η οποία απαιτείται για διατάξεις κυρίως φορολογικού χαρακτήρα, τα μέτρα που αφορούν τη χωροταξία και τα μέτρα που επηρεάζουν αισθητά τον ενεργειακό εφοδιασμό ενός κράτους μέλους (άρθρο 130Σ).

#### 2.4.2.1. Αρχές άσκησης περιβαλλοντικής πολιτικής

Η πολιτική της Κοινότητας στον τομέα του περιβάλλοντος αποβλέπει σε υψηλό επίπεδο προστασίας και λαμβάνει υπόψη την ποικιλομορφία των καταστάσεων στις διάφορες περιοχές της. Στηρίζεται στις αρχές της προφύλαξης και της προληπτικής δράσης, της καταπολέμησης των καταστροφών του περιβάλλοντος στην πηγή δημιουργίας τους, καθώς και στην αρχή "ο ρυπαίνων πληρώνει" (άρθρο 130Ρ).

##### α) Η προληπτική πολιτική

Η αρχή της πρόληψης αποτελεί βασική συνιστώσα της κοινοτικής περιβαλλοντικής πολιτικής τα τελευταία χρόνια. Στόχος της εν λόγω αρχής είναι η διεξαγωγή έρευνας όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις κάποιας ενέργειας έτσι ώστε να αποφευχθεί η κατασκευή έργων που μπορεί να αποβεί επιζήμια για το περιβάλλον. Η οδηγία 85/337/ΕΟΚ, που αφορά την Εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, αποτελεί την έκφραση της αρχής μέσα στην περιβαλλοντική νομοθεσία.

##### β) Η ζημιά στο περιβάλλον θα πρέπει να αποκατασταθεί στην πηγή

Η βασική ιδέα του Πέμπτου Προγράμματος Δράσης είναι η παρέμβαση στην πηγή του προβλήματος για την προστασία του περιβάλλοντος, ενθαρρύνοντας την ανάπτυξη μεθόδων παραγωγής και καταναλωτικών επιλογών σε συνδυασμό με άμεσα και έμμεσα κίνητρα καθώς και με τη διαφοροποίηση των μέσων δράσης.

Το περιβάλλον δεν είναι ένα απλό ζήτημα νομοθεσίας. Οι νόμοι είναι ασφαλώς απαραίτητοι, σε κοινοτική κλίμακα, για τον καθορισμό των επιπέδων προστασίας, των κανόνων για την εσωτερική αγορά και για την εξασφάλιση της υλοποίησης των διεθνών δεσμεύσεων. Έχουν καταρτιστεί για το λόγο αυτό 200 περίπου κοινοτικές νομοθετικές πράξεις για το περιβάλλον. Μία οδηγία του 1985<sup>1</sup> καθιστά υποχρεωτική για τα κράτη μέλη την αξιολόγηση της περιβαλλοντικής επίπτωσης (ΑΠΕ) ορισμένων δημόσιων ή ιδιωτικών επενδυτικών έργων. Μεριμνώντας για την τήρηση αυτών των διατάξεων (που δεν έχουν όλες ενσωματωθεί ακόμη στις εθνικές νομοθεσίες), η Κοινότητα δίνει σήμερα κύριο βάρος στη διεύρυνση των μέσων δράσης (ΕΕπ, 1997ε, σελ. 8).

- Μέσω της φορολογίας, της αγοράς, των τιμών κ.λ.π.

Για το λόγο αυτό προβλέπεται μια ριζική μεταρρύθμιση του φορολογικού συστήματος με στόχο την προώθηση «εσωτερικών επενδύσεων» στην ίδια τη διαδικασία παραγωγής για την εξάλειψη ή την μείωση των αιτιών ρύπανσης, παρά τη χρηματοδότηση -εκ των υστέρων- μέτρων για την αποκατάσταση των περιβαλλοντικών ζημιών. Η εφαρμογή αυτής της αρχής κοστίζει ακριβότερα εξ αρχής στον παραγωγό, αλλά με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η αναγκαστική χρηματοδότηση εγκαταστάσεων απορρύπανσης και είσπραξης φόρων για το σκοπό αυτό. Μακροπρόθεσμα, αυτό είναι προς όφελος του κοινωνικού συνόλου αλλά και πλεονέκτημα για τον παραγωγό, εφόσον θα έχει ενισχύσει την ανταγωνιστική του θέση.

- Μέσω της έρευνας, της εκπαίδευσης και της επαγγελματικής κατάρτισης

Είναι προφανές ότι η έρευνα και η τεχνολογική ανάπτυξη (Ε&ΤΑ) βρίσκονται στο επίκεντρο των περιβαλλοντικών θεμάτων. Για το λόγο αυτό, το τέταρτο πρόγραμμα πλαίσιο Ε&ΤΑ (1994-98) έχει καθοριστική σημασία, εφόσον το μέρος του προγράμματος αυτού που αφιερώνεται στο περιβάλλον αφορά τη διαχείριση των φυσικών πόρων, την

<sup>1</sup> Οδηγία του Συμβουλίου 85/337 ΕΟΚ της 27<sup>ης</sup> Ιουνίου 1985 για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον

πρόληψη της απερίμωσης, τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και τις αειφόρες μεταφορές. Δράση στην πηγή του προβλήματος σημαίνει επίσης και αλλαγή νοοτροπιών: η Κοινότητα εντάσσει όλο και περισσότερο τον παράγοντα περιβάλλον στα ειδικά προγράμματά της για την εκπαίδευση (SOCRATES) και την επαγγελματική κατάρτιση (LEONARDO).

*γ) Η αρχή "ο ρυπαίνων πληρώνει"*

Στο θέμα της προστασίας του περιβάλλοντος, εφαρμόζεται η παραπάνω αρχή σύμφωνα με την οποία τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα, του δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, που είναι υπεύθυνα για μία ρύπανση πρέπει να πληρώσουν τα έξοδα των αναγκαίων μέτρων για να αποφευχθεί ή να μειωθεί. Επιφορτίζοντας τους ρυπαίνοντες με το κόστος της καταπολέμησης της ρύπανσης που προκαλούν, τους παρακινεί να αναζητήσουν προϊόντα και τεχνολογίες που προκαλούν περιορισμένη υποβάθμιση του περιβάλλοντος, επιτρέποντας έτσι περισσότερο ορθολογική χρήση των φυσικών πόρων. Κάθε κράτος μέλος εφαρμόζει την αρχή "ο ρυπαίνων πληρώνει" σε σχέση με όλες τις μορφές ρύπανσης στο εσωτερικό του χωρίς τη θέσπιση διαφορών ανάλογα με το αν η ρύπανση επηρεάζει την ίδια τη χώρα ή γειτονικές.

Σύμφωνα με την εφαρμογή της αρχής, το πράσινο βιβλίο σχετικά με την ευθύνη για την καταστροφή του περιβάλλοντος προκαλεί συζητήσεις σχετικά με την αποκατάσταση των ζημιών που προκαλούνται από μεγάλες οικολογικές καταστροφές. Γι' αυτό το σκοπό, ο μηχανισμός της αστικής ευθύνης παρουσιάζεται ως το πιο κατάλληλο μέσο για την άσκηση περιβαλλοντικής πολιτικής. Ωστόσο, η έμφαση αφορά τις δυσκολίες που συνοδεύουν την εφαρμογή της αστικής ευθύνης και συγκεκριμένα τη δυσκολία να αποδειχθεί το αδίκημα και ο αιτιώδης σύνδεσμος μεταξύ πταίσματος και ζημιάς και να προσδιοριστούν οι δραστηριότητες που ενέχουν υψηλό κίνδυνο για το περιβάλλον.



#### 2.4.2.2. Τα κύρια όργανα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και οι αρμοδιότητές τους

##### α) Το άμεσα εκλεγμένο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εκπροσωπεί τα συμφέροντα των πολιτών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, αλλά δε διαθέτει εξουσία ούτε να εισηγείται ούτε να θεσπίζει νόμους. Διαθέτει την εξουσία να εγκρίνει τον προϋπολογισμό και να διαλύει την Επιτροπή.

Η Συνθήκη του Μάαστριχτ, που επικυρώθηκε το 1993, θέσπισε τη διαδικασία συναπόφασης στο πλαίσιο της οποίας κανένα κείμενο δεν μπορεί πλέον να εγκριθεί χωρίς τη ρητή συμφωνία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθιστώντας έτσι τα δύο παραπάνω όργανα ισότιμα. Η Συνθήκη του Άμστερνταμ, που αναθεώρησε και διεύρυνε τη Συνθήκη για την ΕΕ, προβλέπει μία απλοποίηση της διαδικασίας συναπόφασης και την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της σε τομείς που προηγουμένως διέπονταν από τη διαδικασία της διαβούλευσης, μεταξύ των οποίων και το περιβάλλον<sup>2</sup>.

Ειδικότερα για τα περιβαλλοντικά προβλήματα στο εσωτερικό των πόλεων, μέσω της σύνταξης κάποιων εκθέσεων, (Έκθεση κας Hooper για τα προβλήματα στα αστικά κέντρα (1981), έκθεση κ. W. Griffiths για τα προβλήματα αστικού συγκεντρωτισμού στην Κοινότητα (1982), έκθεση κ. E. Faure για την καταπολέμηση κατά της υπέρμετρης αστικής συγκέντρωσης (1982), έκθεση Giolioti για τα προβλήματα αστικής παρακμής (1983) κ.α.), το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει επιδείξει το ενδιαφέρον του για τη θέσπιση μιας κοινοτικής πολιτικής στον τομέα του αστικού περιβάλλοντος.

Με την έκθεση Ken Collins επισημαίνεται ότι η μέχρι σήμερα κοινοτική πολιτική για τα χρηματοδοτικά μέσα δεν αποδείχθηκε ικανή να αντιμετωπίσει τους τομείς εκείνους που απαιτούν δράση για να αμβλυνθούν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις και κάλεσε την Επιτροπή να αναπτύξει μία κοινοτική πολιτική για τις αστικές περιοχές. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θεώρησε ότι η υποβάθμιση των πόλεων αποτελεί σχετικά μία νέα μορφή περιφερειακού προβλήματος και κατέστησε σαφές ότι αποτελεί επιτακτική

<sup>2</sup> πρόγραμμα γενικής δράσης-άρθρο 130Σ, παράγραφος 3

ανάγκη να ενσωματωθεί πλήρως στην κοινοτική περιφερειακή πολιτική η βελτίωση του περιβάλλοντος των αστικών περιοχών.

Οι παραπάνω εκθέσεις προέτρεψαν την Κοινότητα να ενισχύσει οικονομικά τη διατήρηση του φυσικού και κοινωνικού ιστού και των ιστορικών αστικών δυναμικών κέντρων.

### *β) Η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι το εκτελεστικό όργανο της Ευρωπαϊκής Κοινότητας επιφορτισμένο να προτείνει πρωτοβουλίες και νομοθετικές πράξεις, να φροντίζει για την εφαρμογή της νομοθεσίας και της κοινοτικής πολιτικής και να βεβαιώνει την παρακολούθηση και τον έλεγχο της εφαρμογής της.

Η Επιτροπή συγκροτείται από 23 Γενικές Διευθύνσεις, από τη Νομική Υπηρεσία και τη Γενική Γραμματεία. Η Γενική Διεύθυνση XI (ΓΔ XI) είναι επιφορτισμένη με το περιβάλλον, όπως επίσης και με την πυρηνική ασφάλεια και την αστική προστασία. Το 1990 η ΓΔ XI για το Περιβάλλον, την Πυρηνική Ασφάλεια και την Προστασία των Πολιτών, ίδρυσε το τμήμα Αστικού Περιβάλλοντος (Urban Environment Unit) που καλύπτει τις βασικές δραστηριότητες που καθορίζουν τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις πόλεις και έχει ως στόχο την ολοκλήρωση των παραδοσιακών τομεακών πολιτικών όπως:

- ο περιορισμός της ηχορύπανσης,
- η ποιότητα του αέρα,
- οι μεταφορές,
- η ενέργεια.

Ο ρόλος της Επιτροπής στη χάραξη της κοινοτικής πολιτικής στον τομέα του περιβάλλοντος αυξάνεται σταθερά. Τα κράτη μέλη πρέπει να πληροφορούν εκ των προτέρων την Επιτροπή όταν θεσπίζουν νόμους που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την κατάσταση του περιβάλλοντος στο σύνολο της Κοινότητας.

Το Συμβούλιο των Υπουργών κάλεσε το 1988 την Επιτροπή να συντάξει μία αναφορά για τον αντίκτυπο της περιβαλλοντικής υποβάθμισης στο εσωτερικό των πόλεων και να χαράξει ένα πλαίσιο δράσης. Αποτέλεσμα της

αναφοράς ήταν η εκπόνηση του Πράσινου Βιβλίου για το Αστικό Περιβάλλον. Η Επιτροπή αποσκοπεί στην εφαρμογή τριών προτεραιοτήτων που θα αποτελούν την πρακτική εφαρμογή του Πράσινου Βιβλίου. Η πρώτη αφορά τη σύνθεση της ομάδας εμπειρογνομώνων για την ανάλυση της παρούσας κατάστασης στα 15 κράτη-μέλη και την επεξεργασία της πληροφορίας έτσι ώστε να ενσωματωθεί η περιβαλλοντική διάσταση στις διαδικασίες του σχεδιασμού. Η δεύτερη σχετίζεται με την προώθηση της *συνεργασίας των πόλεων* μέσω της δημιουργίας δικτύων ή της χρηματοδότησης για την ανταλλαγή τεχνικού προσωπικού ενώ η τρίτη αφορά την έναρξη *πιλοτικών προγραμμάτων*.

Το Δεκέμβριο του 1993 η Επιτροπή προχώρησε στη θέσπιση ενός γενικού συμβουλευτικού Forum<sup>3</sup> σε θέματα περιβάλλοντος που απαρτίζεται από προσωπικότητες προερχόμενες από τους παραγωγικούς κλάδους, τους επιχειρηματικούς κύκλους, τις περιφερειακές και τοπικές αρχές, τους επαγγελματικούς συνδέσμους και τις οργανώσεις για την προστασία των καταναλωτών και του περιβάλλοντος (άρθρο 1, παρ.3 της απόφασης 93/701ΕΚ της Επιτροπής). Η Επιτροπή μπορεί να συμβουλευεται το Forum για όλα τα προβλήματα που αφορούν την κοινοτική πολιτική στον τομέα του περιβάλλοντος αλλά οι γνώμες του δεν θα αποτελούν αντικείμενο ψηφοφορίας και θα διαβιβάζονται σ' αυτήν με τη μορφή πρακτικών συνεδρίασης.

Η Επιτροπή παίζει επίσης ένα ρόλο πολύ περισσότερο σημαντικό στη χάραξη περιβαλλοντικής πολιτικής σε διεθνές επίπεδο. Συμμετέχει για παράδειγμα στο έργο του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ) και τακτικά λαμβάνει εντολές από το Συμβούλιο για να διαπραγματευτεί διεθνείς συνθήκες για το περιβάλλον.

#### γ) Το Συμβούλιο Υπουργών

Το Συμβούλιο είναι το κύριο νομοθετικό όργανο της Κοινότητας που εκπροσωπεί τα συμφέροντα των κρατών μελών. Αποτελείται από έναν εκπρόσωπο της κυβέρνησης του κάθε κράτους μέλους, συνήθως σε

<sup>3</sup> Απόφαση 93/701 ΕΚ της Επιτροπής, της 07.12.1993, σχετικά με τη δημιουργία ενός γενικού συμβουλευτικού Forum σε θέματα περιβάλλοντος (ΕΕ L 328, 29.12.1993, σελ. 53)

υπουργικό επίπεδο. Το “Συμβούλιο Περιβάλλοντος” απαρτίζεται από υπουργούς που είναι υπεύθυνοι για το περιβάλλον.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο αποφάσισε να ιδρύσει ένα Ταμείο Συνοχής, ανεξάρτητο από τα υπάρχοντα διαρθρωτικά ταμεία, συμμετέχοντας χρηματοδοτικά σε σχέδια διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και περιβάλλοντος, όπου το αστικό και όχι μόνο το φυσικό περιβάλλον θα πρέπει να θεωρηθεί ως επιλέξιμο στο πλαίσιο των ενισχύσεων.

#### **2.4.3. Η κοινοτική περιβαλλοντική νομοθεσία**

Η κοινοτική περιβαλλοντική νομοθεσία η οποία, όπως έχει ήδη αναφερθεί, εφαρμόζεται με τη βοήθεια των κανονισμών, των οδηγιών και των αποφάσεων, μπορεί να ταξινομηθεί σε δύο κατηγορίες από τις οποίες η πρώτη περιλαμβάνει “οριζόντια” μέτρα που αφορούν γενικά θέματα περιβαλλοντικής διαχείρισης, ενώ η δεύτερη εμπεριέχει δράσεις σε επιμέρους τομείς. Η *οριζόντια νομοθεσία* περιλαμβάνει τρεις οδηγίες που αφορούν τη συλλογή και αξιολόγηση των πληροφοριών σε θέματα περιβάλλοντος ενέργειες που έχουν μεγάλη σημασία μια και αποτελούν τη βάση για την ανάπτυξη, την εφαρμογή και την παρακολούθηση των σχετικών πολιτικών.

Η πρώτη οδηγία<sup>4</sup>, γνωστή ως “Εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων”, υποχρεώνει τους αρμόδιους φορείς να συντάξουν μελέτη όσον αφορά τις επιπτώσεις κάποιων έργων στο περιβάλλον κινούμενοι με αυτόν τον τρόπο στο πλαίσιο της προληπτικής αρχής της κοινοτικής περιβαλλοντικής πολιτικής. Η οδηγία υποχρεώνει τους υπεύθυνους για το έργο να πληροφορούν τα κράτη μέλη που πρόκειται να επηρεαστούν από την εφαρμογή του.

Η δεύτερη οδηγία<sup>5</sup> περιλαμβάνει μέτρα για την δυνατότητα πρόσβασης του κοινού σε θέματα περιβάλλοντος και υποχρεώνει τα κράτη μέλη να συντάσσουν, σε τακτά χρονικά διαστήματα, αναφορές όσον αφορά τα συστήματα πληροφόρησης που εφαρμόζονται στο εσωτερικό των συνόρων τους.

<sup>4</sup> 85/337 ΕΟΚ που τροποποιήθηκε από την 97/11 ΕΕ

<sup>5</sup> Οδηγία 90/313 ΕΟΚ

Τέλος, η τρίτη οδηγία<sup>6</sup>, υποχρεώνει τα κράτη μέλη να συντάσσουν αναφορές σχετικές με την εφαρμογή των οδηγιών που προτείνει η Επιτροπή στους διάφορους τομείς δράσης καθώς και κάποιες διευκρινήσεις που απαιτούνται για την καλύτερη προσαρμογή τους στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κάθε κράτους. Οι εν λόγω αναφορές πρέπει να διαβιβάζονται κάθε τρία χρόνια με εξαίρεση αυτές που αναφέρονται στην οδηγία για τα νερά κολύμβησης.

Στην οριζόντια νομοθεσία εντάσσονται και δύο κανονισμοί από τους οποίους ο πρώτος εισάγει την ίδρυση ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος<sup>7</sup> (ΕΟΠ), του οποίου η αρμοδιότητα είναι να παρέχει στην ΕΕ και τα κράτη μέλη πληροφορίες σε θέματα περιβάλλοντος, ενώ ο δεύτερος προτείνει την λειτουργία ενός χρηματοδοτικού μέσου, γνωστό ως LIFE<sup>8</sup>, για δράσεις που βρίσκονται σε αρμονία με την αρχή της επικουρικότητας της ευρωπαϊκής πολιτικής.

Η τομεακή νομοθεσία εμπεριέχει ένα εύρος οδηγιών και κανονισμών που εντάσσονται σε συγκεκριμένους τομείς δράσεις μεταξύ των οποίων η ποιότητα του αέρα, ο θόρυβος, η διαχείριση των αποβλήτων και η ποιότητα του νερού.

#### 2.4.3.1. Η πολιτική της ΕΕ για το θόρυβο

Ο θόρυβος που προκαλείται από τις μεταφορές και τη βιομηχανία, αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα σε τοπικό επίπεδο. Παρόλα αυτά οι δράσεις για τον περιορισμό του ήταν στο παρελθόν περιορισμένες συγκριτικά με τις ενέργειες που στόχευαν στον περιορισμό των άλλων περιβαλλοντικών προβλημάτων όπως της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ρύπανσης των υδάτων. Υπάρχουν πολλές Οδηγίες για τον θόρυβο, εντούτοις το Πράσινο Βιβλίο που δημοσιεύτηκε από την Επιτροπή (COM(96) 540) το Νοέμβριο του 1996 θεωρείται το πρώτο βήμα για την ανάπτυξη μίας ολοκληρωμένης πολιτικής για την ηχορύπανση.

<sup>6</sup> Οδηγία 91/692 ΕΟΚ

<sup>7</sup> Κανονισμός 90/1210 ΕΟΚ

<sup>8</sup> Κανονισμός 92/1973 ΕΟΚ



Το Πέμπτο Πρόγραμμα Δράσης για το περιβάλλον (1993) περιελάμβανε κάποιους βασικούς στόχους για την έκθεση στο θόρυβο μέχρι και το έτος 2000, ενώ η πρόσφατη πρόταση για την αναθεώρησή του (COM(95) 647) ανήγγειλε την ανάπτυξη ενός προγράμματος μείωσης του θορύβου στο πλαίσιο των παραπάνω στόχων. Το Πράσινο Βιβλίο αποτελεί την πρώτη προσπάθεια για την ανάπτυξη ενός τέτοιου προγράμματος και αποσκοπεί μεταξύ άλλων στην δημιουργία συζητήσεων για μελλοντικές δράσεις.

Τα διαθέσιμα στοιχεία για τα επίπεδα θορύβου στις ευρωπαϊκές πόλεις είναι ελλιπή, συγκριτικά με τα στοιχεία των άλλων περιβαλλοντικών προβλημάτων, και δύσκολο να συγκριθούν λόγω των διαφορετικών μεθόδων που χρησιμοποιούνται από χώρα σε χώρα. Εντούτοις, εκτιμάται ότι το 20% του πληθυσμού της Ένωσης (80 εκατ. κάτοικοι) εκτίθεται σε επίπεδα θορύβου που θεωρούνται ανεπίτρεπτα από τους επιστήμονες και τους ειδικούς σε θέματα υγείας.

Τα τελευταία 20 χρόνια η περιβαλλοντική πολιτική της ΕΕ για το θόρυβο περιοριζόταν στη δημοσίευση κάποιων οδηγιών που καθόριζαν τα ανώτερα επιτρεπτά όρια ηχορύπανσης που προκαλούνταν από τα οχήματα, τα αεροπλάνα, τις οικιακές συσκευές και ένα εύρος μηχανών που χρησιμοποιούνται στις κατασκευές.

Χάρη στην συγκεκριμένη νομοθεσία και στις τεχνολογικές εξελίξεις σημειώθηκαν σημαντικές μειώσεις στα επίπεδα ηχορύπανσης, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση των ιδιωτικών αυτοκινήτων και των φορτηγών όπου τα επίπεδα θορύβου μειώθηκαν από το 1970 κατά 85% και 90% αντίστοιχα, λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων. Εντούτοις τα στοιχεία των τελευταίων 15 χρόνων δεν δείχνουν σημαντικές βελτιώσεις πάνω στο συγκεκριμένο θέμα. Η αύξηση της κυκλοφορίας τόσο χωρικά όσο και χρονικά καθώς η ανυπαρξία κοινοτικής νομοθεσίας για τον καθορισμό ανώτερων επιτρεπτών ορίων για ορισμένες πηγές θορύβου, όπως για τις σιδηροδρομικές γραμμές και για κάποια μηχανήματα που χρησιμοποιούνται σε εξωτερικούς χώρους, αντιστάθμισε σταδιακά τη θετική συμβολή της τεχνολογίας.

**ΙΣΧΥΟΥΣΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΘΟΡΥΒΟ**

- Μηχανοκίνητα οχήματα 70/157/ η οποία τροποποιήθηκε από την 96/20/ΕΕ
- Μοτοσυκλέτες 78/1015/ ΕΟΚ η οποία τροποποιήθηκε από την 87/56/ ΕΟΚ και την 89/235/ ΕΟΚ
- Εξοπλισμός οικοδομικών εγκαταστάσεων 79/113/ ΕΟΚ η οποία τροποποιήθηκε από την 81/1051/ ΕΟΚ και την 85/405/ ΕΟΚ
- Υπο-ηχητικά αεροπλάνα 80/51/ ΕΟΚ η οποία τροποποιήθηκε από την 83/206/ ΕΟΚ
- Υπο-ηχητικά αεριωθούμενα αεροπλάνα 89/629/ ΕΟΚ
- Περιορισμός των πτήσεων 92/14/ ΕΟΚ
- Συμπιεστές 84/533/ ΕΟΚ η οποία τροποποιήθηκε από την 85/406/ ΕΟΚ
- Ανυψωτικοί γερανοί 84/534/ ΕΟΚ η οποία τροποποιήθηκε από την 85/405/ ΕΟΚ
- Γεννήτριες συγκολλήσεων 84/535/ ΕΟΚ η οποία τροποποιήθηκε από την 85/407/ ΕΟΚ
- Γεννήτριες ηλεκτρισμού 84/536/ ΕΟΚ η οποία τροποποιήθηκε από την 85/408/ ΕΟΚ
- Χορτοκοπτικές μηχανές 84/538/ ΕΟΚ η οποία τροποποιήθηκε από την 88/181/ ΕΟΚ
- Υδραυλικοί εκσκαφείς 86/662/ΕΟΚ που τροποποιήθηκε από την 89/514/ΕΟΚ και την 95/27/ΕΟΚ
- Οικιακές συσκευές 86/594/ΕΟΚ

Ο θόρυβος αποτελεί κυρίως τοπικό πρόβλημα γι' αυτό και η αντιμετώπισή του εξαρτάται από τη χάραξη μίας ισχυρής τοπικής και εθνικής πολιτικής σε αρμονία με τα μέτρα που παίρνονται σε κοινοτικό επίπεδο. Στο πλαίσιο αυτής της προσέγγισης θεωρείται απαραίτητη η συνεργασία στο εσωτερικό της ΕΕ για τη βελτίωση των διαθέσιμων στοιχείων και τη δυνατότητα σύγκρισης μεταξύ των κρατών μελών μέσω της ανταλλαγής εμπειριών και εύρεσης κοινών μεθόδων μέτρησης. Το νέο πλαίσιο πολιτικής, που προτείνεται από την ΓΔ ΧΙ της ΕΕπ, σκιαγραφεί νέες κατευθυντήριες γραμμές για μελλοντικές δράσεις που είναι οι εξής:

- Πρόταση για μία νέα οδηγία που θα εξασφαλίζει κοινές μεθόδους εκτίμησης των εκπομπών θορύβου και την αμοιβαία ανταλλαγή πληροφοριών. Η πρόταση θα περιλαμβάνει συστάσεις για τη χαρτογράφηση των επιπέδων θορύβου, τον καθορισμό νέων ανώτερων επιτρεπτών ορίων και την υποχρέωση να ληφθούν δράσεις για την εκπλήρωσή τους.
- Μείωση του θορύβου που προέρχεται από την κυκλοφορία στους δρόμους της πόλης.
- Μείωση του θορύβου που προέρχεται από τις σιδηροδρομικές γραμμές, πρόβλημα που έχει αρχίσει να ενσωματώνεται στις εθνικές πολιτικές μερικών κρατών μελών. Για να υποστηρίξει την έρευνα στο παραπάνω τομέα, η ΕΕπ διερευνά τη δυνατότητα να ενσωματώσει στην υπάρχουσα νομοθεσία οριακές τιμές έκθεσης στον θόρυβο και να προωθήσει διαπραγματεύσεις με τη βιομηχανία των σιδηροδρομικών μεταφορών για συμφωνίες τόσο στο θέμα των ανώτερων επιτρεπτών ορίων θορύβου όσο και στο θέμα θέσπισης κάποιων οικονομικών μηχανισμών για τον περιορισμό του.
- Στον τομέα των μεταφορών η ΕΕπ μελετά τη θέσπιση ενός συνδυασμού εργαλείων που θα περιλαμβάνουν μεγαλύτερη αυστηρότητα όσον αφορά τις εκπομπές θορύβου και τη χρήση οικονομικών κινήτρων για την προώθηση πιο αθόρυβων αεροσκαφών.
- Τέλος, η Επιτροπή σχεδιάζει να απλοποιήσει την υπάρχουσα νομοθεσία και να προτείνει μία οδηγία-πλαίσιο που θα περιλαμβάνει περιορισμούς για ένα μεγαλύτερο αριθμό μηχανημάτων και θα ενσωματώνει τις ήδη υπάρχουσες οδηγίες. Ο κύριος στόχος της νέας νομοθεσίας θα είναι να προτείνει οριακές τιμές μόνο για τα μηχανήματα τα οποία περιλαμβάνονται στην υπάρχουσα νομοθεσία καθώς και για ένα περιορισμένο αριθμό συσκευών υψηλών εκπομπών θορύβου.

Σε γενικές γραμμές προτείνεται μία προσέγγιση που θα περιλαμβάνει δύο στάδια για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Στο πρώτο στάδιο οι στόχοι θα ορίζονται σε τοπικό επίπεδο, για τη χάραξη σχεδίων δράσης για τις

πολύ προβληματικές περιοχές που ξεπερνούν τα ανώτερα επιτρεπτά όρια έκθεσης στο θόρυβο. Στο δεύτερο στάδιο θα καθοριστούν στόχοι σε επίπεδο ΕΕ, με βασική επιδίωξη, την ομογενοποίηση των μεθόδων μέτρησης.

#### 2.4.3.2. Η πολιτική της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα

Η εγκατάσταση πολλών εκβιομηχανισμένων περιοχών της ΕΕ σε συνοριακές ζώνες σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η ατμοσφαιρική ρύπανση δεν γνωρίζει σύνορα αλλά μεταφέρεται από μία περιοχή σε άλλη κατά την κατεύθυνση του αέρα, επέβαλε στα κράτη μέλη να δράσουν συγχρόνως για να προλάβουν τις επιδράσεις στην λειτουργία της κοινής αγοράς λόγω εμποδίων στις συναλλαγές των καυσίμων και στον ελεύθερο ανταγωνισμό μεταξύ επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν τα καύσιμα αυτά.

Το 1975, το Συμβούλιο πήρε μία απόφαση εγκαθίδρυσης μιας κοινής διαδικασίας αμοιβαίας ανταλλαγής πληροφοριών και στοιχείων προερχόμενων από δίκτυα και μεμονωμένους σταθμούς μέτρησης της ρύπανσης της ατμόσφαιρας στα κράτη μέλη. Με αυτή τη διαδικασία άρχισε να δημιουργείται μία βάση δεδομένων για τη συστηματική μελέτη του φαινομένου της διασυνοριακής ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Το 1982 η αμοιβαία ανταλλαγή πληροφοριών επεκτάθηκε και σε άλλα ρυπαντικά στοιχεία όπως το άζωτο και το μονοξείδιο του άνθρακα.

Κατόπιν το Συμβούλιο θέσπισε μία οδηγία σχετικά με τις οριακές τιμές, που δεν πρέπει να ξεπερνιούνται και καθοδηγητικές τιμές που πρέπει να χρησιμεύουν ως σημεία αναφοράς για την ποιότητα της ατμόσφαιρας για το διοξείδιο του θείου και τα αιωρούμενα σωματίδια. Συγχρόνως το Συμβούλιο υιοθέτησε ένα ψήφισμα σύμφωνα με το οποίο τα κράτη μέλη ανέλαβαν την υποχρέωση να περιορίζουν, να μειώνουν σταδιακά και να προλαμβάνουν τη διασυνοριακή ρύπανση της ατμόσφαιρας που οφείλεται στο διοξείδιο του θείου και στα αιωρούμενα σωματίδια.

Η οδηγία του Ιουλίου 1980 ήταν ένα μεγάλο βήμα για την κοινοτική πολιτική προστασίας της ατμόσφαιρας από την ρύπανση γιατί μεταξύ άλλων βοήθησε στην εφαρμογή της σύμβασης της Γενεύης για τη διασυνοριακή ρύπανση της ατμόσφαιρας σε μεγάλη απόσταση, η οποία είχε υπογραφεί το Νοέμβριο του 1979 με υποκίνηση της Οικονομικής Επιτροπής του ΟΗΕ από

33 κράτη μεταξύ των οποίων η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της<sup>9</sup>. Στα πλαίσια αυτής της σύμβασης, η Κοινότητα ανέλαβε να μειώσει μέχρι το τέλος του 2000, τις συνολικές εκπομπές θείου κατά 62% περίπου σε σχέση με τα μεγέθη του 1980.

Κοινοτικές οδηγίες υπάρχουν επίσης για τον περιορισμό των εκπομπών θείου και άλλων ρύπων από βιομηχανικές εγκαταστάσεις<sup>10</sup> και από μεγάλες εγκαταστάσεις καύσης<sup>11</sup>. Άλλες οδηγίες αφορούν τις προδιαγραφές ποιότητας του αέρα για το διοξείδιο του αζώτου<sup>12</sup> και για τη μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος από τον αμίαντο<sup>13</sup>.

Βλέποντας πιο μακριά, το Συμβούλιο διευτύωσε, στις 13 Δεκεμβρίου 1991, τις βασικές γραμμές μιας κοινοτικής στρατηγικής για τον περιορισμό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και για την αύξηση της ενεργειακής αποδοτικότητας. Η στρατηγική στοχεύει να σταθεροποιήσει το έτος 2000 τις εκπομπές του παραπάνω ρύπου μέσα στην Κοινότητα στο επίπεδο του 1990. Βασίζεται σε διοικητικά μέτρα, όπως η οδηγία που αποσκοπεί στον περιορισμό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα με τη βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας<sup>14</sup> και η δημιουργία κοινοτικού οργανισμού παρακολούθησης και ελέγχου των εκπομπών CO<sub>2</sub> και άλλων ρύπων που ευθύνονται για το φαινόμενο του θερμοκηπίου, μηχανισμού ο οποίος αποβλέπει στην απογραφή από τα κράτη μέλη των επιπέδων ρύπανσης καθώς και την κατάρτιση εθνικών προγραμμάτων για τον περιορισμό τους<sup>15</sup>.

Επιπλέον η Επιτροπή έχει προτείνει μία οδηγία για την επιβολή φόρου επί του διοξειδίου του άνθρακα και της ενέργειας, ο οποίος στοχεύει στο να παρακινεί οικονομικά τους καταναλωτές να χρησιμοποιούν τις λιγότερο μολυντικές για το περιβάλλον πηγές ενέργειας.

Για την εκτίμηση των ποσοστών συγκέντρωσης των προαναφερθέντων

<sup>9</sup> ΕΕ L171 της 27.06.1981 και ΕΕ L149 της 21.06.1993

<sup>10</sup> ΕΕ L188 της 16.07.1984

<sup>11</sup> ΕΕ L336 της 07.12.1988

<sup>12</sup> ΕΕ L87 της 27.03.1985

<sup>13</sup> ΕΕ L85 της 28.03.1987

<sup>14</sup> ΕΕ L237 της 22.09.1993

<sup>15</sup> ΕΕ L167 της 09.07.1993



ρύπων στην ατμόσφαιρα, με στόχο την ίση προστασία των πολιτών της, η ΕΕ προτείνει την εφαρμογή ενός προγράμματος το οποίο μπορεί να αναλυθεί σε τρία επιμέρους στάδια (EC, 1991) :

♦ Πρόγραμμα παρακολούθησης της ποιότητας του αέρα

Στοχεύει στην παροχή μετρήσεων ακριβείας. Μερικά παραδείγματα ευρωπαϊκών πόλεων που διαθέτουν πρόγραμμα παρακολούθησης της αστικής ποιότητας της ατμόσφαιρας περιγράφονται στον πίνακα 2.2 που ακολουθεί.

**Πίνακας 2:** Σταθμοί παρακολούθησης των αέριων ρύπων σε ευρωπαϊκές πόλεις

Πόλη	Ρύποι						
	SO <sub>2</sub>	Αιωρούμενα σωματίδια	No <sub>x</sub>	O <sub>3</sub>	CO	Μόλυβδος	Άλλοι
Αμστερνταμ	•	•	•	•	•		
Αθήνα	•	•	•	•	•		
Μαδρίτη	•	•	•	•	•	•	
Μάντσεστερ	•	•	•			•	•
Παρίσι	•	•	•	•	•	•	•
Τορίνο	•	•	•	•	•	•	•
Δυτικό Βερολίνο	•	•	•	•	•		•
Göteborg(Σουηδία)	•	•	•	•	•		

♦ Κατάλογος απογραφής των εκπομπών

Η καταγραφή των αέριων ρύπων μπορεί να συμβάλει σε ένα εύρος λειτουργιών μεταξύ των οποίων:

- στην πρόβλεψη των περιβαλλοντικών επιδράσεων,
- στον αστικό και περιφερειακό σχεδιασμό,  
στην παροχή βάσης δεδομένων για την εκτίμηση των
- τάσεων όσον αφορά τις εκπομπές των ρύπων,
- στην παροχή βάσης δεδομένων για την χάραξη
- πολιτικής διαχείρισης της ποιότητας του αέρα στις πόλεις.

♦ Δημιουργία μοντέλου για την ατμοσφαιρική ρύπανση

Στόχος του είναι ο συνδυασμός των τιμών της ποσότητας των ρύπων που εκπέμπονται ανά μονάδα χρόνου με τα μετεωρολογικά δεδομένα και η πρόβλεψη των συγκεντρώσεων στους δέκτες. Τα μοντέλα που προκύπτουν

επιτελούν δύο σημαντικές λειτουργίες όσον αφορά τη διαχείριση της ποιότητας του αέρα:

- προβλέπουν την ατμοσφαιρική ποιότητα σε περιοχές όπου είναι αδύνατη η πραγματοποίηση της δειγματοληψίας,
- συμβάλλουν στη χάραξη πολιτικής μέσω του καθορισμού διαφορετικών στρατηγικών ελέγχου των εκπομπών.

Η τελευταία νομοθετική δράση στον τομέα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, αφορά την εφαρμογή της νέας οδηγίας -πλαίσιο<sup>16</sup> που έχει σκοπό την εξασφάλιση μιας περιεκτικής στρατηγικής για τη διαχείριση της ποιότητας του αέρα, έτσι ώστε ο έλεγχος των ρύπων να εναρμονίζεται με τους προτεινόμενους στόχους. Η εν λόγω οδηγία θα εφαρμοστεί όταν τεθούν σε ισχύ οι παράγωγες οδηγίες (daughter directives) που θα αντικαταστήσουν τις τρεις ισχύουσες οδηγίες για το μόλυβδο, τα οξείδια του αζώτου, το SO<sub>2</sub> και τα αιωρούμενα σωματίδια και θα ορίζουν πρότυπα για 13 ουσίες (EC, 1997b).

Μέρος των αξιώσεων που περιλαμβάνει η Οδηγία είναι να ζητηθεί από όλες τις περιοχές, συμπεριλαμβανομένων και των πόλεων που αδυνατούν να συμμορφωθούν με τα συγκεκριμένα κριτήρια μέσα στη χρονική προθεσμία που ορίζει η παράγωγος Οδηγία, να καταρτίσουν σχέδια δράσης για την αντιμετώπιση της μόλυνσης της ατμόσφαιρας (EC 1996a, σελ.103).

#### 2.4.3.3. Η πολιτική της ΕΕ για τη διαχείριση των αποβλήτων

Η προβληματική γύρω από το θέμα των αποβλήτων χαρακτηρίζεται από έντονη ιδιαιτερότητα και σχετική πολυπλοκότητα. Τα απόβλητα συνιστούν μεν πιθανή πηγή ρύπανσης, ταυτόχρονα όμως αποτελούν δευτερεύοντες φυσικούς πόρους. Η ΕΕπ προσπαθεί να μειώσει την παραγωγή των αστικών αποβλήτων και να βελτιώσει τη διαχείρισή τους τα τελευταία 20 χρόνια, ενώ πολλά κράτη μέλη ανέπτυξαν ανάλογες πολιτικές από το 1975. Αν και σημειώθηκαν σημαντικά βήματα, όσον αφορά τις προσπάθειες ενίσχυσης της

<sup>16</sup> Οδηγία 96/62 ΕΕ

ανακύκλωσης, εντούτοις η παραγωγή αποβλήτων έχει αυξηθεί κατά 30% στο διάστημα 1985-2000.

Στο εσωτερικό της Κοινής Αγοράς, εξάλλου, τίθεται το ζήτημα της ελεύθερης κυκλοφορίας των αποβλήτων για τη διάθεσή τους. Το ζήτημα αυτό αποκτά ιδιαίτερη επικαιρότητα, δεδομένου ότι υφίστανται τη στιγμή αυτή διαφορές μεταξύ των κρατών μελών στο θέμα της διαχείρισης των αποβλήτων. Τα γεγονότα αποδεικνύουν ότι στις περισσότερες περιπτώσεις, η διακίνηση αποβλήτων από τη μια χώρα στην άλλη έχει οικονομικά κίνητρα, εις βάρος πολλές φορές του περιβάλλοντος.

Ως εκ τούτου, και λαμβάνοντας υπόψη τη στενή αλληλεξάρτηση της διαχείρισης των αποβλήτων και πολλαπλών βιομηχανικών και εμπορικών δραστηριοτήτων, η απουσία μίας κοινοτικής στρατηγικής διαχείρισης των αποβλήτων, κινδυνεύει να επηρεάσει όχι μόνο την προστασία του περιβάλλοντος αλλά και την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς, δημιουργώντας στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό.

Οι προτεινόμενες δράσεις, με στόχο την χάραξη κοινοτικής πολιτικής διαχείρισης των αποβλήτων, βασίζονται στην αρχή που περιγράφεται στο άρθρο 130 Π παράγραφος 4 της Συνθήκης σύμφωνα με την οποία η Κοινότητα δρα εφόσον η πραγματοποίηση ενός στόχου μπορεί να πραγματοποιηθεί καλύτερα σε κοινοτικό παρά σε εθνικό επίπεδο.

Η πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων αποτελεί τον πρώτο άξονα της κοινοτικής στρατηγικής για τη διαχείριση των αποβλήτων. Η αλλαγή της τεχνολογίας μπορεί να έχει θετική επίδραση στη μείωσή τους, υπό την προϋπόθεση ότι προωθείται η ανάπτυξη πραγματικά καθαρών τεχνολογιών. Ο δεύτερος άξονας είναι η επαναξιοποίηση των αποβλήτων με στόχο τη μείωση ή την εξάλειψη της αρνητικής επίδρασής του στο περιβάλλον. Η επαναξιοποίηση μπορεί να προσλάβει διάφορες μορφές όπως η επαναχρησιμοποίηση, η ανακύκλωση, η ανάκτηση πρώτων υλών ή η ενεργειακή μεταποίηση. Η επιλογή της μορφής πρέπει να έχει ως κριτήριο τη μείωση του όγκου των αποβλήτων, την εξοικονόμηση πρώτων υλών και ενέργειας (ΕΕπ, 1995β, σελ. 141).

Η βελτιστοποίηση της διάθεσης αποτελεί τον τρίτο άξονα ο οποίος αναφέρεται αποκλειστικά στα μη επαναξιοποιήσιμα απόβλητα. Η Επιτροπή

έχει ήδη υποβάλει προτάσεις για τις νέες και τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις αποτέφρωσης των οικιακών απορριμμάτων, οι οποίες έχουν εγκριθεί από το Συμβούλιο<sup>17</sup>.

Προς το σκοπό αυτό η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει να θεσπιστούν διατάξεις που να εξασφαλίζουν ότι τα απόβλητα θα διατίθενται στα πλησιέστερα κατάλληλα κέντρα, με τη βοήθεια των καταλληλότερων τεχνολογιών που διασφαλίζουν υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας.

Για να εφαρμόσει στην πράξη την παραπάνω στρατηγική, το Πέμπτο Πρόγραμμα Δράσης διατύπωσε συγκεκριμένους στόχους πολλοί από τους οποίους είναι ήδη ενσωματωμένοι στις κοινοτικές οδηγίες όπως:

- σχεδιασμός της διαχείρισης των αποβλήτων στα επιμέρους κράτη μέλη,
- μείωση της εκπομπής διοξειδίων κατά 90% το διάστημα 1985-2000,
- νομική απαγόρευση της εξαγωγής συγκεκριμένων τύπων αποβλήτων μέχρι και το 2000,
- σταθεροποίηση της παραγωγής αποβλήτων στα επίπεδα του 1985,
- ανακύκλωση και επαναχρησιμοποίηση του 50% της ποσότητας των χαρτικών, των πλαστικών και του γυαλιού.

Στο παρακάτω διάγραμμα περιγράφεται η κοινοτική νομοθεσία της διαχείρισης των αποβλήτων.

Η κοινοτική νομοθεσία για τη διαχείριση των αποβλήτων περιλαμβάνει μία οδηγία -πλαίσιο για τα απόβλητα<sup>18</sup> και μία συμπληρωματική οδηγία για τα επικίνδυνα απόβλητα<sup>19</sup>. Το πλαίσιο δράσης περιλαμβάνονται υπο-οδηγίες που ταξινομούνται σε δύο κατηγορίες εκ των οποίων η πρώτη θεσπίζει μέτρα για τις δυνατότητες απόθεσης των αποβλήτων και η δεύτερη για συγκεκριμένα επικίνδυνα απόβλητα, όπως για τις μπαταρίες και τις συσκευασίες των προϊόντων.

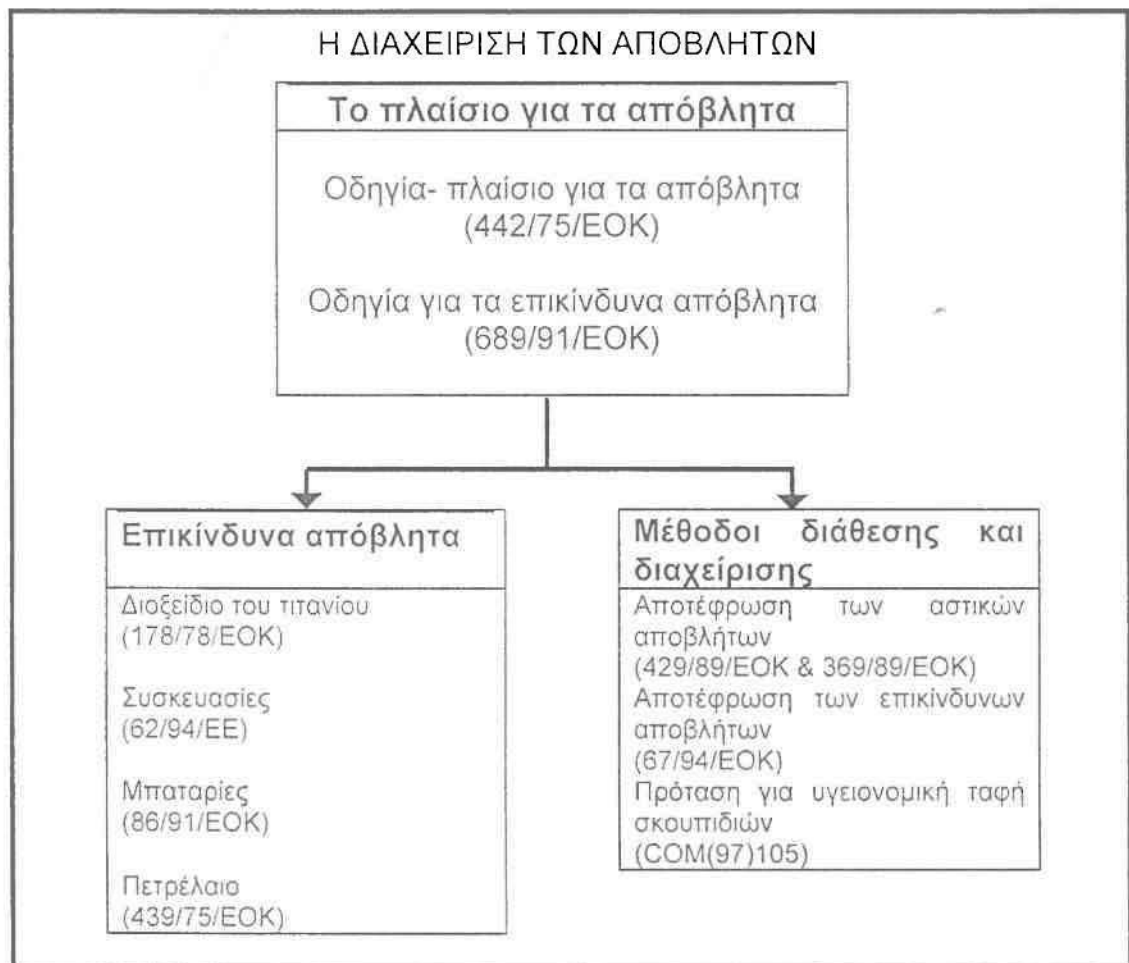
Η οδηγία 442/75/ΕΟΚ , για τα απόβλητα, παρέχει το πλαίσιο μέσω του οποίου τα κράτη μέλη μπορούν να ελέγχουν τη διάθεσή τους σε εθνικό και όχι σε τοπικό επίπεδο όπως στο παρελθόν, καθώς και να προωθούν τη μείωση.

<sup>17</sup> ΕΕ L 203 της 15.07.1989, σελ. 50

<sup>18</sup> Οδηγία 442/75 ΕΟΚ

<sup>19</sup> Οδηγία 689/91 ΕΟΚ

της παραγωγής τους μέσω της ενθάρρυνσης καθαρών τεχνολογιών. Επιπλέον, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να καταστρώσουν σχέδια διαχείρισης που θα καλύπτουν όλο τον όγκο των αποβλήτων και θα περιλαμβάνουν τις τεχνικές προδιαγραφές, το κόστος και τους φορείς που θα συμμετάσχουν. (Guide to the Approximation of European Union Environmental Legislation, πηγή: Internet <http://europa.eu.int/en/comm/dg11/guide/part2c.htm>)



#### 2.4.3.4. Η πολιτική της ΕΕ για το νερό

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1970, η ΕΕπ άρχισε να προτείνει δράσεις για τη σωστή διαχείριση του υδάτινου περιβάλλοντος με τη συμμετοχή των χωρών μελών και τη συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο των Υπουργών. Το πρώτο κύμα δράσεων κατέληξε σε οδηγίες που αφορούσαν πρότυπα μέτρα για την προστασία των



ποταμών και λιμνών που χρησιμοποιούνταν για πόσιμο νερό, ενώ οι οδηγίες μετά το 1980 περιελάμβαναν δεσμευτικές ρυθμίσεις για την ποιότητα του νερού. Η σύσκεψη της ευρωπαϊκής ερευνητικής ομάδας για το νερό, που έγινε στη Φραγκφούρτη το 1988, εξέτασε την τότε υπάρχουσα νομοθεσία και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι θα έπρεπε να προστεθούν επιπλέον μέτρα στην κοινοτική πολιτική για το υδάτινο περιβάλλον. Αποτέλεσμα της σύσκεψης αυτής ήταν η έναρξη της δεύτερης φάσης δράσεων που χρονολογείται το 1991 με την υιοθέτηση της Οδηγίας για τα αστικά υγρά απόβλητα (1991), της νέας Οδηγίας για το πόσιμο νερό (προβλέπεται να υιοθετηθεί το 1998) και της Οδηγίας για τον συνολικό έλεγχο και την παρεμπόδιση της μόλυνσης (Integrated Pollution and Prevention Control, IPPC 1996).

Η διαδικασία που ακολούθησε η ΕΕ για την αντιμετώπιση της μόλυνσης του νερού περιλαμβάνει δύο προσεγγίσεις. Η πρώτη προσέγγιση εστιάζεται στην απαιτούμενη ποιότητα που θα πρέπει να έχει το νερό έτσι ώστε η χρήση του να είναι ακίνδυνη για το περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία (Water Quality Objective Approach ή WQO). Χρησιμοποιήθηκε κυρίως στο πρώτο ρεύμα των κοινοτικών οδηγιών που αφορούσαν το νερό (1970-1980), όπως η οδηγία για τα επιφανειακά νερά (1975), η οδηγία για την ποιότητα των νερών κολύμβησης (1976), η οδηγία για το πόσιμο νερό (1980) κ.α. Η δεύτερη προσέγγιση επικεντρώνεται στη μέγιστη επιτρεπτή ποσότητα ρύπων που μπορεί να μεταφερθεί από μία συγκεκριμένη πηγή στο υδάτινο περιβάλλον (Emission Limits Value Approach ή ELV) και χρησιμοποιήθηκε στο δεύτερο ρεύμα των οδηγιών μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η οδηγία για την διαχείριση των αστικών υγρών αποβλήτων (1991).

Η επιλογή της πρώτης ή της δεύτερης προσέγγισης για την καλύτερη προστασία του νερού, αποτέλεσε θέμα επιστημονικών και πολιτικών συζητήσεων που κατέληξαν στην επιλογή ενός συνδυασμού και των δύο προσεγγίσεων. Ο συνδυασμός αυτός χρησιμοποιήθηκε στη νέα πολιτική της ΕΕ για το νερό που θεσμοθετήθηκε με την νέα οδηγία-πλαίσιο για το νερό (Water Framework Directive) το 1997. Επίσης μία δεύτερη σημαντική οδηγία που αφορά άμεσα τις πόλεις είναι αυτή που αναφέρεται στη διαχείριση των υγρών αστικών αποβλήτων.

Οι πρώτες πιέσεις για την αναθεώρηση της πολιτικής για το νερό, άρχισαν το 1995 όταν η Επιτροπή μετά από υποδείξεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου των Υπουργών Περιβάλλοντος, αναγνώρισε την ανάγκη για μία πιο σφαιρική προσέγγιση του θέματος. Αυτό που διαφοροποιεί τη νέα πολιτική από την προηγούμενη είναι η προσπάθεια για τη συμμετοχή των πολιτών, των τοπικών και περιφερειακών αρχών διοίκησης καθώς και ενός εύρους Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων στη διαδικασία λήψεως αποφάσεων. Στο συνέδριο, με θέμα το νερό, που έγινε τον Μάιο του 1996 με τη συμμετοχή 250 εκπροσώπων από τα κράτη μέλη, αποφασίστηκε η ανάγκη για την χάραξη νέας πολιτικής για το νερό που θα περιελάμβανε συγκεκριμένους στόχους και μέσα. Προς απάντηση των παραπάνω αποφάσεων, η Επιτροπή παρουσίασε μία πρόταση για την υιοθέτηση μιας αναθεωρημένης οδηγίας που θα εγκριθεί το φθινόπωρο του 1998 (Internet: [http://www.europa.eu.int./water/water-framework/index\\_en.html](http://www.europa.eu.int./water/water-framework/index_en.html)).

Η οδηγία για τη διαχείριση των αστικών υγρών αποβλήτων<sup>91</sup> αφορά τη συλλογή, επεξεργασία και απόθεση των αστικών υγρών αποβλήτων και των αποβλήτων που προέρχονται από τις βιομηχανίες τροφίμων με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος. Η οδηγία υποχρεώνει τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν την κατασκευή δικτύων αποχέτευσης και εγκαταστάσεων επεξεργασίας μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου του 2000 το αργότερο σε όλους τους οικισμούς με πληθυσμό πάνω από 15000 κατοίκους (άρθρο 3) μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου του 2005 στους οικισμούς με πληθυσμό από 2000 έως 15000 κατοίκους (Οδηγία του Συμβουλίου 271/91/ΕΟΚ για τη διαχείριση των υγρών αστικών αποβλήτων πηγή: Internet).

---

<sup>91</sup> 91/271 Ε.Ε.Κ για τη διαχείριση των αστικών υγρών αποβλήτων

## 2.5. Η ενσωμάτωση του αστικού περιβάλλοντος σ' άλλες κοινοτικές πολιτικές

### 2.5.1 Εστίαση σε θέματα αστικού περιβάλλοντος μέσα από την κοινοτική περιφερειακή πολιτική

Ιδιαίτερης σημασίας για τις συζητήσεις σχετικά με το αν η ανάπτυξη του αστικού χώρου μπορεί ποτέ να γίνει κατά τρόπο που να μην βλάπτει το περιβάλλον, είναι οι αλλαγές στην περιφερειακή πολιτική που προτείνονται στην έκδοση Ευρώπη 2000, (ΕΕΚ,1991α), τα μέτρα που λήφθηκαν το 1993 για να ενισχύσουν τα Διαρθρωτικά Ταμεία, το πιο πρόσφατο έγγραφο με τίτλο Ευρώπη 2000+ : Συνεργασία για την Ευρωπαϊκή Εδαφική Ανάπτυξη (ΕΕ 1994, σελ.105-109), καθώς και το Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου (Συμβούλιο Υπουργών Χωροταξίας, 1997).

Το έγγραφο Ευρώπη 2000 + παρέχει ενημερωμένα στοιχεία για τις μεταβολές στο ευρωπαϊκό αστικό σύστημα. Παρουσιάζει τις ανησυχίες σχετικά με τον αντίκτυπο στις αστικές περιοχές της ενιαίας αγοράς και της διεύρυνσης της ΕΕ σε μια εποχή ύφεσης, επισημαίνοντας περισσότερο την αύξηση παρά την επιθυμητή μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων. Το έγγραφο δεσμεύεται για την κοινωνική και οικονομική συνοχή και για την αειφορία. Τονίζει τον σημαντικό ρόλο όλων των αστικών περιοχών - ανεξάρτητα από το μέγεθος - στην επίτευξη αυτών των σκοπών.

Τα έγγραφα "Ευρώπη 2000" και "Ευρώπη 2000+" αποτελούν τη βάση της μελλοντικής ευρωπαϊκής πολιτικής για την ανάπτυξη του χώρου. Σε ανεπίσημο Συμβούλιο Υπουργών που πραγματοποιήθηκε το Νοέμβριο του 1993 κρίθηκε σκόπιμο να καταρτισθεί από τα κράτη μέλη, το Συμβούλιο των Υπουργών Χωροταξίας και την Επιτροπή έγγραφο στρατηγικής με τίτλο "Μια Ευρωπαϊκή Προοπτική για την Ανάπτυξη του Χώρου" σε συνάρτηση με τη στρατηγική για την αειφόρο ανάπτυξη και δόθηκε η σχετική εντολή στην Επιτροπή για την ανάπτυξη του χώρου. Σκοπός του εγγράφου αυτού, το οποίο ήδη συζητείται και δεν θα είναι δεσμευτικό για τα κράτη μέλη, είναι να καλύψει τις χωροταξικές πτυχές πολλών κλαδικών πολιτικών της Κοινότητας και να παρουσιάσει στόχους και αρχές μίας Ενιαίας Ευρωπαϊκής Χωροταξικής

Προσέγγισης. Θα αποτελεί, συνεπώς, ένα είδος πολιτικής συνέχειας του εγγράφου "Ευρώπη 2000+.

Στην εφαρμογή της περιφερειακής πολιτικής, η επίδραση της ποιότητας ζωής και των περιβαλλοντικών παραγόντων στον εντοπισμό και στην επιτυχία της οικονομικής δραστηριότητας αναγνωρίζεται σήμερα ευρέως. Όπως αναφέρει η Επιτροπή "μια πιο ολοκληρωμένη Κοινότητα τις προσεχείς δεκαετίες πρέπει να καθορίζει όλο και περισσότερο τους οικονομικούς στόχους της με βάση την αειφόρο ανάπτυξη ... Χωρίς αντιστροφή της περιβαλλοντικής υποβάθμισης του παρελθόντος, οι παλαιότερες βιομηχανικές περιοχές θα παρακαμφθούν από περιοχές που ενθαρρύνουν τις σύγχρονες, καθαρότερες μορφές δραστηριότητας". Ομοίως, στις περιοχές που παρουσιάζουν καθυστέρηση, η ανάπτυξη που δεν λαμβάνει υπόψη το περιβάλλον θα καταστρέψει τις οικονομικές προοπτικές τους σε μια εποχή που πολλές εταιρίες αναζητούν τοποθεσίες ελκυστικές από περιβαλλοντική άποψη. Για τις πιο εύρωστες περιοχές, η αποτυχία της Κοινότητας να επιτύχει βελτιωμένη περιφερειακή ισορροπία συνεπάγεται περαιτέρω συμφόρηση με το συναφές περιβαλλοντικό κόστος" (ΕΕΚ 1991α).

Στο πλαίσιο της αναθεώρησης των Διαρθρωτικών Ταμείων, που εγκρίθηκε τον Ιούνιο του 1993, η πιο σημαντική νέα απαίτηση είναι ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να συμπεριλάβουν περιβαλλοντικά διαγράμματα των περιοχών για τις οποίες ζητούν στήριξη των Διαρθρωτικών Ταμείων στα Περιφερειακά Σχέδια Ανάπτυξής τους (ΣΠΑ), τα οποία αποτελούν τη βάση των προτάσεων προς την Επιτροπή. Κάθε διάγραμμα θα πρέπει να περιλαμβάνει έκθεση για την κατάσταση του περιβάλλοντος, αξιολόγηση του περιβαλλοντικού αντίκτυπου του σχεδίου, λεπτομέρειες των διακανονισμών για συμμετοχή των "περιβαλλοντικών αρχών" στην προετοιμασία του σχεδίου, εφαρμογή και παρακολούθηση, καθώς και λεπτομέρειες των διακανονισμών για να εξασφαλιστεί η συμβατότητα με τη νομοθεσία της ΕΕ για το περιβάλλον. Ο κανονισμός των Διαρθρωτικών Ταμείων αναφέρει τα εξής:

- "Τα αναπτυξιακά σχέδια για τους Στόχους 1,2 και 5β πρέπει να περιλαμβάνουν εκτίμηση της περιβαλλοντικής κατάστασης της ενδιαφερόμενης περιοχής και αξιολόγηση του περιβαλλοντικού αντίκτυπου της σχεδιαζόμενης στρατηγικής και των σχεδιαζόμενων ενεργειών.

σύμφωνα με τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης και σε συμφωνία με τις διατάξεις της ισχύουσας κοινοτικής νομοθεσίας" (Κανονισμός 2081/93 της 20.7.93 ΕΕ L 193 της 31.7.93).

- "Αυτές οι αλλαγές θα πρέπει να οδηγήσουν σε μια αποτελεσματικότερη ενσωμάτωση του περιβάλλοντος στη διαδικασία χρηματοδότησης". Τονίζουν επίσης τη σημασία μιας στρατηγικής προοπτικής όσον αφορά την οικονομική ανάπτυξη και το περιβάλλον, που αντικατοπτρίζει τη σημασία του περιβάλλοντος για μια λειτουργούσα και αειφόρο οικονομία" (Bradley 1993). Ωστόσο, θα απαιτηθεί περισσότερο αποτελεσματική ενίσχυση των κανονισμών για τα Διαρθρωτικά Ταμεία από ό,τι υπήρχε προηγουμένως, αν πρόκειται να βελτιωθεί η περιβαλλοντική απόδοση. Εξακολουθεί να υπάρχει μεγάλος βαθμός αποκέντρωσης στη λειτουργία των Διαρθρωτικών Ταμείων και η αρχή της συνεργασίας - να καθίστανται υπεύθυνες οι εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές και άλλες σχετικές υπηρεσίες - έχει επαναληφθεί στους αναθεωρημένους κανονισμούς.

Ενδεικτικά, για το πρόγραμμα των αειφόρων πόλεων, το έγγραφο "Ευρώπη 2000" (ΕΕ, 1991α), δίνει έμφαση στον ρόλο των πόλεων στην εφαρμογή αυτής της περισσότερο υγιούς για το περιβάλλον περιφερειακής πολιτικής. Παρόλο που τα Διαρθρωτικά Ταμεία μέχρι πρόσφατα στόχευαν μάλλον σε περιφέρειες παρά σε ιδιαίτερες αστικές περιοχές, οι πόλεις μέσα στις επιλέξιμες περιφέρειες έχουν λάβει σημαντική χρηματοδότηση, συχνά για προγράμματα με περιβαλλοντική, καθώς επίσης και οικονομική διάσταση. Επιπλέον, βάσει του άρθρου 10 του κανονισμού για το ΕΤΠΑ, διεξήχθησαν κατά την περίοδο 1989-1993, 32 πρότυπα πειραματικά προγράμματα για τον αστικό χώρο, ορισμένα με περιβαλλοντικές δράσεις που συνδέονται με οικονομικούς σκοπούς. Το άρθρο 10 προέβλεψε επίσης για τη χρηματοδότηση 15 δικτύων μεταξύ πόλεων, στο πλαίσιο του διαπεριφερειακού προγράμματος συνεργασίας RECITE.

Οι πιο πρόσφατες αλλαγές στους κανονισμούς των Διαρθρωτικών Ταμείων έχουν διευρύνει το πεδίο για την ενασχόληση με θέματα του αστικού χώρου. Τον Ιούλιο του 1994 η Επιτροπή καθόρισε τέσσερις προτεραιότητες στις οποίες θα κατανεμηθούν τα 395 εκατ. ECU που διατίθενται για το άρθρο 10 κατά το διάστημα 1995-1999. Οι προτεραιότητες αυτές συμπεριλαμβάνουν



χωροταξικό σχεδιασμό σε ευρωπαϊκό επίπεδο και πολιτική για τον αστικό χώρο. Για το πρόγραμμα πιλοτικών έργων χωροταξικού σχεδιασμού διατίθεται προϋπολογισμός 45 εκατ. ECU ενώ για το *πρόγραμμα αστικών πιλοτικών έργων* διατίθενται 80 εκατ. ECU (EEK, 1995γ).

Η πολιτική συνοχής της Κοινότητας εφαρμόζεται κατά κύριο λόγο μέσω των Διαρθρωτικών Ταμείων και του Ταμείου Συνοχής. Αποστολή του Ταμείου Συνοχής είναι να συμμετέχει χρηματοδοτικά σε έργα στους τομείς των μεταφορών και του περιβάλλοντος. Τα έργα στον τομέα του περιβάλλοντος θεωρούνται αυτά καθ' αυτά ως μέσα για την πρακτική λειτουργία της αειφόρου ανάπτυξης. Τα εν λόγω έργα συνιστούν είτε άμεσες επενδύσεις σε περιβαλλοντικά μέτρα είτε επενδύσεις σε μέτρα με θετική επίπτωση στο περιβάλλον. Ως παραδείγματα της πρώτης κατηγορίας περιλαμβάνονται η συλλογή, διαχείριση και ανακύκλωση των αποβλήτων, η διαχείριση και αποκατάσταση βιομηχανικών χώρων, καθώς και η αναβάθμιση αστικών περιοχών που εμφανίζουν υστέρηση. Ως παραδείγματα της δεύτερης κατηγορίας σχεδίων περιλαμβάνονται οι επενδύσεις στις δημόσιες μεταφορές, οι οποίες ενισχύουν τη βάση για περιφερειακή ανάπτυξη σε τοπικό επίπεδο και συγχρόνως βελτιώνουν την ανταγωνιστική θέση των δημόσιων μεταφορικών μέσων έναντι άλλων συστημάτων μεταφορών λιγότερο φιλικών προς το περιβάλλον.

Προηγουμένως, εξετάσθηκαν οι θετικές επιπτώσεις που έχουν σημειωθεί στο περιβάλλον από την αναθεώρηση των κανονισμών για τα διαρθρωτικά ταμεία. Εκτός αυτού, σε ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (EEK, 1995δ) εξετάζεται η διαρκώς ενισχυόμενη σχέση μεταξύ των πολιτικών στους τομείς της συνοχής και του περιβάλλοντος και προτείνονται τρόποι για την επίτευξη μεγαλύτερου βαθμού αποτελεσματικότητας των πολιτικών αυτών κατά την υλοποίηση προγραμμάτων των διαρθρωτικών ταμείων και έργων του Ταμείου Συνοχής. Η Επιτροπή θεωρεί ότι 50% τουλάχιστον των έργων πρέπει να έχουν σχέση με το περιβάλλον, ότι τα έργα που χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Συνοχής θα υλοποιούνται σύμφωνα με την περιβαλλοντική νομοθεσία και τα σχετικά πρότυπα και ότι θα επιτυγχάνεται η καλύτερη δυνατή ποιότητα σε συνάρτηση με το περιβάλλον. Αναφέρεται, ακόμη, ότι θα υπάρξει περαιτέρω ανάπτυξη των κριτηρίων επιλογής των έργων, ώστε να τηρείται όχι μόνον η ανάγκη

συμμόρφωσης προς τους περιβαλλοντικούς κανόνες, αλλά και η οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική αειφορία αυτών.

Η κοινοτική περιφερειακή πολιτική και η πολιτική του περιβάλλοντος αλληλοσυμπληρώνονται, γιατί οι περιφερειακές ενισχύσεις μπορούν να συμβάλλουν στην αναστολή της υπέρμετρης αστικοποίησης η οποία δημιουργεί οικολογικά προβλήματα, ενώ τα μέτρα εναντίον των ρυπάνσεων μπορούν να έχουν ανασταλτική επίδραση στην εγκατάσταση των επιχειρήσεων στις περιοχές της ΕΕ που πάσχουν από οικονομική συμφόρηση. Το Ταμείο Συνοχής, τα κοινοτικά πλαίσια στήριξης (ΚΠΣ) και τα ενιαία έγγραφα προγραμματισμού (ΕΕΠ) τα οποία ενσωματώνονται στην περιφερειακή πολιτική, όχι μόνο περιλαμβάνουν το περιβάλλον στις δραστηριότητες περιφερειακής ανάπτυξης, αλλά δίνουν μεγάλη σημασία στην υλοποίηση των περιβαλλοντικών υποδομών που χρειάζονται για την εφαρμογή των βασικών οδηγιών για τη διαχείριση των χρησιμοποιούμενων υδάτων και των απορριμμάτων.

#### ***2.5.2. Εστίαση σε θέματα αστικού περιβάλλοντος μέσα από την κοινοτική πολιτική των μεταφορών***

Τόσο τα περιβαλλοντικά προβλήματα όσο και τα προβλήματα συμφόρησης και πρόσβασης μέσα στις πόλεις καθιστούν επιτακτική την ανάγκη για την ανάπτυξη και εφαρμογή μίας πολιτικής για τις μεταφορές όπου θα είναι ενσωματωμένη η έννοια της αειφόρου ανάπτυξης. Τόσο το Πράσινο Βιβλίο για τις Μεταφορές και το Περιβάλλον(ΕC, 1992a) όσο και το Λευκό Βιβλίο με τίτλο "Η μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών : μια σφαιρική προσέγγιση της δημιουργίας κοινοτικού πλαισίου για την επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας"(ΕC, 1995b) αποτελούν τα πρώτα βήματα σε επίπεδο ΕΕ για την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στον τομέα των μεταφορών. Ειδικότερα στη Λευκή Βίβλο περιέχεται μια σημαντική παρατήρηση : οι μεταφορές δεν είναι ποτέ "ουδέτερες" από περιβαλλοντική άποψη και για να επιτύχει η ΕΕ τους ευρύτερους στόχους της στον τομέα του περιβάλλοντος, όπως αυτοί εκτίθενται στο Πέμπτο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον, πρέπει σε όλες οι προσεγγίσεις της να συνυπολογίζονται οι σχετικές με το περιβάλλον επιπτώσεις.

Στο Πράσινο βιβλίο "Το δίκτυο των πολιτών - Αξιοποίηση του δυναμικού των δημόσιων επιβατικών μεταφορών στην Ευρώπη" (ΕΕΚ, 1996β) αναφέρεται ότι προκειμένου να αποφευχθούν περαιτέρω επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής μας αλλά και στο περιβάλλον, θα πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη προτεραιότητα στην ανάπτυξη των συστημάτων δημόσιας μεταφοράς επιβατών, ως μέρους μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης. Στο έγγραφο αυτό προτείνονται τρόποι με τους οποίους οι δημόσιες μεταφορές επιβατών θα μπορούσαν να γίνουν πιο ελκυστικές και χρήσιμες με την καθιέρωση του "Δικτύου των Πολιτών".

Η εξασφάλιση ικανοποιητικών συστημάτων μεταφοράς θεωρείται πρωταρχικής σημασίας για την ποιότητα ζωής των Ευρωπαίων πολιτών. Απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχία τους είναι η εξασφάλιση της ευελιξίας τους έτσι ώστε να ανταποκρίνονται στις μεταβαλλόμενες απαιτήσεις. Η αύξηση της ζήτησης για μεταφορές, που παρατηρήθηκε τα τελευταία χρόνια είχε ως συνέπεια την ολοένα διευρυνόμενη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου το οποίο πέρα από τις ευκολίες που παρείχε στους χρήστες του συνετέλεσε στην επιδείνωση μίας σειράς προβλημάτων όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση και η υποβάθμιση του περιβάλλοντος.

Το δίκτυο των πολιτών είναι η πρώτη προσπάθεια της ΕΕ να εισάγει ένα επίσημο έγγραφο πολιτικής για τις δημόσιες μεταφορές όπου αναγνωρίζεται ότι τα μέτρα για την καλύτερη οργάνωσή τους θα πρέπει να παίρνονται σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Στόχος της Επιτροπής θα είναι η βελτίωση των υπαρχόντων μηχανισμών (π.χ. βάσεις δεδομένων) και ο καθορισμός κριτηρίων για την επίτευξη σύγχρονων δικτύων αστικών μεταφορών.

Η στρατηγική της ΕΕ που περιγράφεται στο Πέμπτο Πρόγραμμα Δράσης για το περιβάλλον και στο Λευκό Βιβλίο για τις μεταφορές καθώς και πολλές από τις πολιτικές και τρέχουσες δράσεις των κρατών μελών στις πόλεις, επιδιώκουν να βελτιώσουν την κατάσταση της κυκλοφορίας και συνεπώς το αστικό περιβάλλον. Μεταξύ των δράσεων που προτείνονται στα κείμενα πολιτικής της ΕΕ, ιδιαίτερη σημασία έχουν:

- Οι στρατηγικές σχεδιασμού των χρήσεων γης που περιορίζουν την ανάγκη για κινητικότητα και επιτρέπουν την ανάπτυξη εναλλακτικών μέσων μεταφοράς.
- Η προώθηση συστημάτων αστικών μεταφορών που δίνουν προτεραιότητα στις δημόσιες μεταφορές, στους πεζούς και στους ποδηλάτες και παρέχουν τις απαραίτητες συνδέσεις μεταξύ των διαφόρων σταδίων των μετακινήσεων.
- Η προώθηση, περισσότερο από περιβαλλοντικής απόψεως, μιας ορθολογικής χρήσης των ιδιωτικών αυτοκινήτων, με παράλληλες αλλαγές στους κανόνες και τις συνήθειες οδήγησης.

Στην έκθεση “Αειφόρες πόλεις” επισημαίνεται ότι οι στόχοι για την αστική κινητικότητα και πρόσβαση θα πρέπει να εξεταστούν στο πλαίσιο των εθνικών και διεθνών πολιτικών για τις μεταφορές και το περιβάλλον. Με το Πέμπτο Πρόγραμμα Δράσης για το περιβάλλον, η ΕΕ και τα κράτη μέλη της έθεσαν μια σειρά στόχων για επεξεργασία που αναφέρονται: στην ποιότητα του περιβάλλοντος (Nox, CO, SO<sub>2</sub>, σωματίδια), την άνοδο της θερμοκρασίας του πλανήτη και τον θόρυβο. Η συγκέντρωση των προβλημάτων αυτών σε αστικές περιοχές σημαίνει ότι οι κυριότερες δράσεις για την αντιμετώπισή τους θα πρέπει να αναληφθούν σε τοπικό επίπεδο.

Ενδιαφέρον επίσης παρουσιάζουν τα δίκτυα συνεργασίας που έχουν αναπτυχθεί μεταξύ των πόλεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο με στόχο την προώθηση δράσεων για τη μείωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης των μεταφορών στις αστικές περιοχές. Τα πιο σημαντικά από αυτά είναι :

- Το δίκτυο των πόλεων χωρίς αυτοκίνητα.
- Το δίκτυο POLIS (Promoting Operational Links with Integrated Services).
- Το δίκτυο CITELEC που αναφέρεται στη χρήση ηλεκτρικών οχημάτων.

### 2.5.3. Εστίαση σε θέματα αστικού περιβάλλοντος μέσα από την κοινοτική ενεργειακή πολιτική

Ο αστικός πληθυσμός καταναλίσκει ενέργεια, και συνεπώς φυσικούς πόρους, σε ρυθμό γρηγορότερο από οποιαδήποτε άλλη περίοδο του παρελθόντος. ενώ οι αστικοί πληθυσμοί καταναλίσκουν μεγαλύτερες ποσότητες από τους μη αστικούς. Η υπερβολική κατανάλωση ενέργειας, η οποία απαιτεί αυξημένη εισροή φυσικών πόρων και προκαλεί ολοένα και μεγαλύτερη εκροή αποβλήτων έξω από το αστικό σύστημα, δημιουργεί σοβαρά εσωτερικά και εξωτερικά περιβαλλοντικά προβλήματα.

Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η κατανάλωση ενέργειας είναι από τη φύση της τοπικό φαινόμενο καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η πόλη αποτελεί ιδανικό στόχο της ενεργειακής πολιτικής και θα μπορούσε να συμβάλει στην εξοικονόμηση ενέργειας με συγκεκριμένα μέτρα. στην εκμετάλλευση τοπικών πηγών ενέργειας και στον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Έτσι, η Κοινότητα ξεκίνησε το 1990 μια πειραματική δράση για τη βελτίωση της διαχείρισης της ενέργειας σε περιφερειακό και αστικό επίπεδο. Η δράση αυτή παρέχει βοήθεια σε θέματα διαχείρισης της ενέργειας στις τοπικές αρχές περιφερειών, νησιών και πόλεων. Παραδείγματα περιπτώσεων όπου πραγματοποιήθηκε τέτοια δράση είναι τα Ιόνια Νησιά, το νησί Bornholm (Δανία), Shroshire (Ηνωμένο Βασίλειο), Donegal (Ιρλανδία), Λειψία και Mainz (Γερμανία), Cremona (Ιταλία) και το Μάντσεστερ (ΗΒ). Με τον τρόπο αυτό η Κοινότητα συμβάλει στην ενσωμάτωση της ενέργειας στα τοπικά σχέδια αειφόρου ανάπτυξης και στηρίζει τις τοπικές και περιφερειακές δραστηριότητες για το περιβάλλον. Αυτή η προσέγγιση εκ των κάτω προς τα άνω απαιτεί απαραίτητα την εκπαίδευση και την παροχή συμβουλών προς τους καταναλωτές, που έχουν ως στόχο την αλλαγή του προτύπου χρήσης της ενέργειας.

Κατά συνέπεια, αναγνωρίζοντας την αξία μιας τέτοιας δράσης, η ΓΔ XVII της Ευρωπαϊκής Επιτροπής πρότεινε την ενσωμάτωση ενός "πρότυπου προγράμματος διαχείρισης της ενέργειας στις περιφέρειες και στις αστικές περιοχές" στο νέο πρόγραμμα SAVE II. Σημείο εστίασης θα είναι η σύσταση περιφερειακών και τοπικών υπηρεσιών διαχείρισης της ενέργειας για την



αντιμετώπιση διαχειριστικών ενεργειακών θεμάτων και τη συμβολή στην προστασία του περιβάλλοντος και στην αιεφόρο ανάπτυξη των πόλεων (ΕΕ, 1997β, σελ.36).

Οι σχετικές δραστηριότητες περιλαμβάνουν διαφημιστικές εκστρατείες και άλλα μέσα για τον επηρεασμό της συμπεριφοράς των επιχειρήσεων και των καταναλωτών. Η συμμετοχή εκλεγμένων μελών στη διαχείριση των αστικών φορέων ενέργειας εξασφαλίζει την πολιτική βούληση που διευκολύνει τους φορείς στην επίτευξη των στόχων τους, ενώ παράλληλα δημιουργούνται τοπικά θέσεις εργασίας στις συγκεκριμένες επαγγελματικές ειδικότητες που απαιτούνται για την υλοποίηση των σχεδίων. Ένας από τους όρους για την επιδότηση των φορέων με κοινοτική βοήθεια σε αστικό επίπεδο είναι η διακρατική συνεργασία μεταξύ κρατών μελών για τη μεταφορά τεχνογνωσίας και τη διάδοση των αποτελεσμάτων. Οι πόλεις που έχουν επωφεληθεί από αυτή τη δράση μπορούν να χρησιμεύσουν ως παραδείγματα για τις γειτονικές πόλεις ή τις πόλεις που αντιμετωπίζουν παρόμοια προβλήματα.

Στην πράξη, η συμμετοχή των πόλεων στη διαχείριση των ενεργειακών τους συστημάτων διαφέρει σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών, αλλά και στο εσωτερικό των χωρών ή ακόμη και των περιφερειών. Σε ορισμένες περιπτώσεις παρουσιάζονται θεσμικά, πολιτικά, οικονομικά, ακόμη και τεχνικά εμπόδια στην ανάπτυξη της αστικής ενεργειακής πολιτικής. Στα εμπόδια αυτά συνήθως συμπεριλαμβάνονται:

- ανεπαρκείς πηγές χρηματοδότησης.
- έλλειψη εξειδικευμένων επιστημονικών ειδικοτήτων μέσα στην πόλη για την κατάρτιση και υλοποίηση της ενεργειακής πολιτικής.

Επιπλέον, πολλές ευρωπαϊκές πόλεις υστερούν σε καινοτομία και βούληση για την αντιμετώπιση των ενεργειακών προβλημάτων. Είναι συνεπώς σημαντικό να αντιληφθούν οι πόλεις τη σπουδαιότητα της συμμετοχής τους, καθώς και το γεγονός ότι τους παρέχεται η αναγκαία πληροφόρηση και το πλαίσιο για να ασχοληθούν ενεργά με την κατάρτιση αιεφόρων αστικών ενεργειακών πολιτικών.

Όπως αναφέρεται και στο κεφάλαιο 3.3, η ΓΔ XVII χρηματοδοτεί κάποια έργα διαχείρισης και προώθησης ανανεώσιμων μορφών ενέργειας στο πλαίσιο κάποιων προγραμμάτων, όπως το SAVE, το JOULE και το

THERMIE. Επιπλέον, η ίδια διεύθυνση εγκαινίασε ένα πρόγραμμα, γνωστό ως CITIES, για να επιδείξει τα οφέλη από την εφαρμογή μιας ενιαίας ενεργειακής και περιβαλλοντικής πολιτικής στις πόλεις. Στο πρόγραμμα συμμετέχουν 12 πόλεις από τα δώδεκα χώρες της ΕΕ στις οποίες περιλαμβάνεται και η Θεσσαλονίκη.

Ο βασικός στόχος της αειφόρου διαχείρισης της ενέργειας αφορά τη διατήρηση της ενέργειας. Η έκθεση Brundtland συνιστά ως μοναδική βιώσιμη στρατηγική το "μέλλον χαμηλής ενέργειας" (Παγκόσμια Επιτροπή για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, 1987). Ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί με έναν αριθμό επιλογών πολιτικής τόσο γενικών, όσο και ειδικών. Οι γενικές επιλογές περιλαμβάνουν την πληροφόρηση και την ευαισθητοποίηση ως κινητηρίων παραγόντων για τη διατήρηση της ενέργειας, της αναβάθμισης του ρόλου των πόλεων στη στήριξη της εφαρμοσμένης έρευνας μικρής κλίμακας και στη διευκόλυνση της υλοποίησης έργων επίδειξης για την ανάπτυξη τεχνολογικών εφαρμογών που αφορούν την εκμετάλλευση ανανεώσιμων πόρων και τη λήψη μέτρων διατήρησης της ενέργειας.

#### **2.5.4 . Εστίαση σε θέματα αστικού περιβάλλοντος μέσα από την κοινοτική πολιτική για την έρευνα και την τεχνολογική ανάπτυξη**

Ο στόχος της προστασίας του περιβάλλοντος και της βελτίωσης της ποιότητας ζωής τονίστηκαν ιδιαίτερα στο Τέταρτο Πρόγραμμα- Πλαίσιο της έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης (FP4, 1995-98) τόσο στη γενικότερη δέσμευσή του να προωθήσει την αειφόρο ανάπτυξη όσο και σε μία ουσιαστική αύξηση των πόρων που διατίθενται για το περιβάλλον. Στο ίδιο πρόγραμμα περιλαμβάνεται ένα εύρος συγκεκριμένων δράσεων σχετικές με την προώθηση της αειφορίας στον τομέα των μεταφορών. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το πρόγραμμα «εφαρμογές τηλεματικής» στο πλαίσιο του οποίου συγχρηματοδοτήθηκαν, για την περίοδο 1994-1998, περισσότερα από 90 σχέδια τηλεματικής<sup>21</sup> στον τομέα των μεταφορών και του περιβάλλοντος. Τα περισσότερα από τα έργα αυτά υλοποιούνται σε αστικές περιοχές και

<sup>21</sup> Πρόγραμμα εφαρμογών τηλεματικής (σκέλη μεταφορές και περιβάλλον, Θέση Internet: <http://www2.echo.lu/telematics/home.html>

αφορούν τους τομείς της παροχής υπηρεσιών στους επιβάτες, τη διαχείριση των μεταφορών εμπορευμάτων, τη διαχείριση δικτύων, τα νέα συστήματα τιμολόγησης και χρηματοδότησης των αστικών συγκοινωνιών κλπ.

Το πρόγραμμα αυτό συνέβαλε στη διευθέτηση μιας σειράς αστικών χώρων πειραματικής εφαρμογής και επικύρωσης σχεδίων σε 50 περίπου πόλεις, στις οποίες υλοποιούνται σχέδια επίδειξης. Εξάλλου, έχουν δημιουργηθεί τέσσερα δίκτυα πόλεων στο πλαίσιο ενός προγράμματος με την ονομασία "Πρόγραμμα εφαρμογών τηλεματικής σε ευρωπαϊκές πόλεις"<sup>22</sup> (*European Digital Cities Project*), στο οποίο συμμετέχουν περισσότερες από 100 πόλεις και περιοχές. Στόχος του έργου είναι η διάδοση και ανταλλαγή τεχνολογιών σε θέματα αστικών συγκοινωνιών καθώς και η αξιοποίηση του κοινού δυναμικού τηλεματικής. Αξίζει επίσης να αναφερθεί το πρόγραμμα *THERMIE* το οποίο περιλαμβάνει δράσεις που αφορούν τη διαχείριση των μεταφορών με στόχο τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, καθώς και το πρόγραμμα *SAVE* που υποστηρίζει δράσεις για την καλύτερη οργάνωση των αστικών μεταφορών.

Το πρόγραμμα τηλεματικής χρηματοδοτεί εφαρμογές της τεχνολογίας πληροφοριών σχετικά με τα περιβαλλοντικά θέματα. Οι τεχνολογίες πληροφορικής παρέχουν τη βάση για μια μεγάλη ποικιλία μέσων και μεθόδων που έχουν ως στόχο τους την περιβαλλοντική προστασία. Το πρόγραμμα *Esprit* ενσωμάτωσε το περιβάλλον σε πολλά από τα έργα του. Ορισμένα από τα σημαντικότερα παραδείγματα περιλαμβάνουν έργα που διαχειρίζονται και περιορίζουν την παραγωγή και κατανάλωση της ενέργειας, τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της μόλυνσης των υδάτων και τα αστικά απόβλητα (ΕΕ, 1997β, σελ.112).

Το πρόγραμμα τεχνολογιών βιομηχανικού υλικού περιλαμβάνει δύο κύριους τομείς περιβάλλοντος που σχετίζονται με την έρευνα:

- Τεχνολογίες παραγωγής για μελλοντικές βιομηχανίες. Ο βασικός στόχος είναι να ενσωματωθούν νέες τεχνολογίες στα συστήματα παραγωγής, να αναπτυχθούν καθαρές τεχνολογίες και να γίνεται ορθολογική διαχείριση των πρώτων υλών.

<sup>22</sup> Internet, <http://www.edc.eu.int/about.html>

- Τεχνολογίες για ανανέωση προϊόντων που στοχεύουν στην ανάπτυξη νέων τεχνολογιών για τη σχεδίαση και κατασκευή προϊόντων και τεχνολογίες για την ανάκτηση των προϊόντων στο τέλος του κύκλου ζωής τους (ΕΕ. 1997β. σελ.112).

Οι σχέσεις και οι δεσμοί μεταξύ της περιβαλλοντικής πολιτικής και της πολιτικής στον τομέα της έρευνας και της τεχνολογικής ανάπτυξης πρέπει να ενισχυθούν σημαντικά. Για να αντληθεί το μέγιστο όφελος από της δραστηριότητες της Ε&Α απαιτείται να βελτιωθεί η αμφίδρομη ροή πληροφοριών ανάμεσα στους φορείς της και σε αυτούς που διαμορφώνουν πολιτική. Επίσης, θα είναι σημαντικό να επινοηθούν μηχανισμοί με τη βοήθεια των οποίων η διατύπωση και η εφαρμογή της πολιτικής θα αποκτήσουν τη δυνατότητα να ανταποκρίνονται στις αλλαγές των επιστημονικών γνώσεων και των τεχνολογικών ικανοτήτων.

## 2.6 Συμπεράσματα

Η ΕΕ, όπως προέκυψε από την ανάλυση των δράσεών της, δεν έχει κάποιο συγκεκριμένο όργανο για την άσκηση αστικής περιβαλλοντικής πολιτικής. Εντούτοις, διαθέτει μερικά νομοθετικά μέσα, ενσωματωμένα στις επιμέρους πολιτικές της, και κάποιες αρμοδιότητες που της επιτρέπουν να επεμβαίνει άμεσα ή έμμεσα με στόχο την προστασία της ποιότητας ζωής των πολιτών της στα αστικά κέντρα.

Έτσι, παρά το γεγονός ότι απουσιάζει μία ενιαία ευρωπαϊκή αστική πολιτική, οι επιμέρους πολιτικές της επηρεάζουν τις πόλεις, παρέχοντας κάποιο πλαίσιο ανάπτυξης αλλά και κάποιους περιορισμούς όσον αφορά τις λειτουργίες που επιτελούνται στο εσωτερικό της σε βέρος του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος.

Ωστόσο, οι ενέργειες νομοθετικής φύσης αποτελούν το ένα σκέλος των δράσεών της για την προάσπιση του αστικού περιβάλλοντος. Η συμβολή τους, όσον αφορά την εξέλιξη των πόλεων, περιλαμβάνει και ενέργειες χρηματοδότησης και προώθησης κάποιων προγραμμάτων, που έχουν ως αποστολή να διευκολύνουν τις τοπικές προσπάθειες στην προσπάθειά τους

να εξασφαλίσουν τις απαραίτητες συνθήκες για την περιβαλλοντική προστασία.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>

### Εξειδικευμένοι κοινοτικοί χρηματοδοτικοί μηχανισμοί για τη στήριξη του αστικού περιβάλλοντος

#### Εισαγωγή

Η συμβολή της ΕΕ στον περιορισμό των περιβαλλοντικών προβλημάτων στις πόλεις δεν περιορίζεται μόνο στη θέσπιση νομοθετικών μέτρων αλλά συμπληρώνεται με δράσεις οικονομικής φύσης που απευθύνονται στις πλέον προβληματικές περιοχές. Εφόσον δεν υπάρχει ευρωπαϊκή αστική πολιτική και συνεπώς ένα ενιαίο ταμείο αποκλειστικά για τα αστικά κέντρα, οι χρηματοδοτήσεις προέρχονται από τις επιμέρους κοινοτικές πολιτικές.

Το μεγαλύτερο ποσοστό της οικονομικής βοήθειας, που προέρχεται από την Γενική Διεύθυνση XVI για την περιφερειακή πολιτική και συνοχή, διανέμεται στις πόλεις μέσω των κοινοτικών πλαισίων στήριξης, των κοινοτικών πρωτοβουλιών και των αστικών πιλοτικών προγραμμάτων. Η εισροή χρημάτων στα αστικά κέντρα ενισχύεται από το χρηματοδοτικό μέσο LIFE, στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής πολιτικής, καθώς και από την εφαρμογή κάποιων προγραμμάτων ο συντονισμός των οποίων επαφίεται στις αρμοδιότητες της ενεργειακής πολιτικής.

#### 3.1 Δυνατότητες χρηματοδότησης στο πλαίσιο της περιφερειακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Το 1993 αποτέλεσε ορόσημο για την σχέση της περιφερειακής πολιτικής της Κοινότητας με την προστασία του περιβάλλοντος. Μέχρι τότε τα κράτη μέλη δεν λάμβαναν συστηματικά υπόψη την προστασία του περιβάλλοντος κατά την κατάρτιση των προγραμμάτων περιφερειακής ανάπτυξης. Αυτό έπαψε να ισχύει μετά τη νέα ρύθμιση για τα Διαρθρωτικά Ταμεία (Ιούλιος

1993). η οποία προβλέπει ότι τα σχέδια περιφερειακής ανάπτυξης που υποβάλλουν τα κράτη μέλη πρέπει να περιλαμβάνουν:

- εκτίμηση της περιβαλλοντικής κατάστασης στις εξεταζόμενες περιοχές,
- εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των προτεινόμενων ενεργειών, σύμφωνα με τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης και με την ισχύουσα κοινοτική νομοθεσία,
- ειδικούς στόχους, και όπου επιβάλλεται, ποσοτικά προσδιορισμένους για τους διάφορους άξονες δράσης (άρα και για το περιβάλλον).

Οι ενισχύσεις που διατίθενται για την προστασία του περιβάλλοντος και απευθύνονται άμεσα στις αστικές περιοχές αφορούν:

- την προστασία και την διαχείριση των υδάτινων πόρων,
- τη συλλογή και την επεξεργασία των λυμάτων,
- τη συλλογή, την επεξεργασία και την ανακύκλωση των βιομηχανικών αποβλήτων,
- την απορρύπανση και την αποκατάσταση υποβαθμισμένων βιομηχανικών ζωνών,
- την έρευνα και ανάπτυξη σε ζητήματα περιβάλλοντος, τις "καθαρές" τεχνολογίες, τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (ΕΕπ, 1997ε, σελ.13) .

Η χρηματοδότηση των περιβαλλοντικών προβλημάτων των πόλεων, στο πλαίσιο της περιφερειακής πολιτικής, γίνεται από τη ΓΔ XVI και περιλαμβάνει δύο ταμεία:

- Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)
- Το Ταμείο Συνοχής

Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) αποτελεί το βασικό κοινοτικό χρηματοδοτικό όργανο για την επίτευξη της επιθυμητής οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Ανήκει στα Διαρθρωτικά Ταμεία και συγχρηματοδοτεί δράσεις με στόχο τη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων της ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτών των δράσεων προβλέπεται προνομιακή μεταχείριση των λιγότερο αναπτυγμένων περιοχών των στόχων 1, 2, 5β και 6. Ειδικά όσον αφορά τις αστικές περιοχές, αυτές εντοπίζονται στις περιοχές των στόχων 1 και 2.

•**Στόχος 1:** Προώθηση της ανάπτυξης και διαρθρωτικής προσαρμογής των αναπτυξιακά καθυστερημένων περιφερειών.

Κριτήρια: το κατά κεφαλήν ΑΕΠ να είναι κατώτερο ή να πλησιάζει το 75% του κοινοτικού μέσου όρου.

•**Στόχος 2:** Μετατροπή των περιφερειών, παραμεθόριων περιοχών ή τμημάτων περιοχών (περιλαμβανομένων των περιοχών αγοράς εργασίας και των αστικών κοινοτήτων) που πλήττονται σοβαρά από την βιομηχανική παρακμή.

Κριτήρια: Το μέσο ποσοστό ανεργίας και το ποσοστό βιομηχανικής απασχόλησης να είναι υψηλότερο του κοινοτικού μέσου όρου, μείωση της απασχόλησης στη βιομηχανία

Πηγή: ΕΕ 1989, σελ 14

Κατά την περίοδο 1989-1993 εγκαινιάστηκαν οι πρώτες καινοτόμες δράσεις, οι οποίες εμπλούτισαν την κοινοτική περιφερειακή πολιτική με μία σειρά νέων θεμάτων μεταξύ των οποίων και θέματα που αφορούν την πόλη και την προώθηση δικτύων πόλεων και περιφερειών. Στο διάγραμμα 3.1. που ακολουθεί περιγράφονται τα ποσά της οικονομικής ενίσχυσης που προορίζονται για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων στις περιοχές των στόχων 1 και 2.

**Διάγραμμα 3.1.:** Πόροι των Διαρθρωτικών Ταμείων που προορίζονται για το περιβάλλον (1994-99) σε εκατ. ECU, τιμές 1994





Οι τρόποι με τους οποίους διοχετεύονται αυτά τα χρήματα είναι κατά βάση τρεις:

1. Μέσω των **Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης (ΚΠΣ)**, στα οποία πηγαίνει το 90% των πόρων.
2. Μέσω των **κοινοτικών πρωτοβουλιών**, που συγκεντρώνουν το 9% των πόρων.
3. Μέσω των **καινοτόμων δράσεων** ή πιλοτικών προγραμμάτων που αποτελούν το 1%.

Από τους τρεις παραπάνω τρόπους χρηματοδότησης μόνο ο τελευταίος παρέχει τη δυνατότητα απευθείας επαφής των τοπικών φορέων με τις κοινοτικές αρχές (Ευρωπαϊκή Επιτροπή). Αντίθετα στις δύο πρώτες περιπτώσεις οι αρχές διοίκησης των πόλεων θα πρέπει να απευθύνονται είτε στις περιφερειακές αρχές (για το ΚΠΣ) είτε στις κεντρικές υπηρεσίες του κράτους μέλους, δηλαδή στα αρμόδια Υπουργεία, που είναι υπεύθυνα για την εφαρμογή και διαχείρισή τους.

Η Συνθήκη του Μάαστριχτ επιβεβαίωσε ότι η οικονομική και κοινωνική συνοχή αποτελεί βασική πρόκληση της ευρωπαϊκής οικοδόμησης. Αυτή αποκτά μεγαλύτερη σημασία, εφόσον η ίδια Συνθήκη ανοίγει το δρόμο της Οικονομικής και Νομισματικής Ένωσης (ΟΝΕ) και οι συνθήκες υλοποίησής της μπορεί να προκαλέσουν ειδικές δυσκολίες προσαρμογής για τα λιγότερο



πλούσια κράτη μέλη. Για το λόγο αυτό η Συνθήκη θέσπισε, εκτός από τα υφιστάμενα Διαρθρωτικά Ταμεία, ένα νέο χρηματοδοτικό όργανο, το **Ταμείο Συνοχής**, που προορίζεται να ενισχύσει την Ελλάδα, την Ισπανία, την Πορτογαλία και την Ιρλανδία κατά το στάδιο προετοιμασίας τους για την ΟΝΕ.

Οι παρεμβάσεις του Ταμείου Συνοχής, ενώ εντάσσονται σε ένα εθνικό πλαίσιο, έχουν συμπληρωματικό χαρακτήρα προς τις περιφερειακές ενισχύσεις της Κοινότητας. Τρεις από τις χώρες της Συνοχής ( Ελλάδα, Πορτογαλία, Ιρλανδία) υπάγονται, εξάλλου, εξ' ολοκλήρου στον Στόχο 1 των Διαρθρωτικών Ταμείων ενώ οι διάφοροι στόχοι περιφερειακής ανάπτυξης καλύπτουν ένα μεγάλο μέρος και της Ισπανίας.

Στον τομέα του περιβάλλοντος, οι επενδύσεις του Ταμείου Συνοχής αφορούν:

- Την ποιότητα και τη διανομή του πόσιμου νερού, την επεξεργασία των αστικών λυμάτων και των αστικών κυρίως απορριμμάτων.
- Γενικότερα, τη διαφύλαξη και τη βελτίωση το περιβάλλοντος, την προστασία της υγείας, την ορθολογική χρησιμοποίηση των φυσικών πόρων.
- Την εφαρμογή των κατευθύνσεων του Πέμπτου Προγράμματος Δράσης για το περιβάλλον.

Το μεγαλύτερο μέρος των περιβαλλοντικών ενισχύσεων αφορά το πόσιμο νερό, τα αστικά λύματα και τα απορρίμματα. Οι προτεραιότητες αυτές αντιστοιχούν στα βασικότερα προβλήματα των δικαιούχων χωρών και απαιτούν αυξημένη προσπάθεια για την εφαρμογή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Επιπλέον, σε αντίθεση με τους πόρους των άλλων Διαρθρωτικών Ταμείων, οι πιστώσεις του Ταμείου Συνοχής δεν διατίθενται συνολικά σε αναπτυξιακά προγράμματα, αλλά διανέμονται άμεσα σε σαφώς καθορισμένα έργα. Αυτό επιτρέπει την εκ των προτέρων συγκεκριμένη εκτίμηση των περιβαλλοντικών τους επιπτώσεων (ΕΕΠ, 1997ε, σελ.22) . Στον πίνακα 3.1. που ακολουθεί αναφέρεται ο μέσος όρος ετήσιων επενδύσεων που απαιτούνται στις περισσότερες μειονεκτικές περιφέρειες, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση των περιβαλλοντικών υποδομών προς τις ευρωπαϊκές οδηγίες.

Η Κοινότητα συνεισφέρει οικονομικά στους τομείς του περιβάλλοντος και στα διευρωπαϊκά δίκτυα όσον αφορά στην υποδομή των μεταφορών σε κράτη μέλη με κατά κεφαλή ΑΕΠ χαμηλότερο από το 90% του κοινοτικού μέσου όρου, δηλαδή στην Ελλάδα, την Πορτογαλία, την Ισπανία και την Ιρλανδία.

Το Ταμείο Συνοχής διαθέτει προϋπολογισμό 15,5 δις ECU που καλύπτει την περίοδο 1993-1999. Αν λάβουμε υπόψη ότι το ήμισυ αυτών των πόρων μπορούν να διατεθούν για περιβαλλοντικά έργα και ότι λαμβάνεται υπόψη η περιβαλλοντική διάσταση των δικτύων μεταφορών, το Ταμείο Συνοχής αποτελεί ισχυρό χρηματοδοτικό μέσο για το περιβάλλον. Τα ποσοστά παρέμβασής του κυμαίνονται από 80 έως 85% των δημοσίων δαπανών για κάθε έργο. Λόγω της καθυστερημένης επικύρωσης της Συνθήκης του Μάαστριχτ, το εν λόγω ταμείο δεν τέθηκε σε λειτουργία πριν το Μάιο του 1994. Εντούτοις, στάθηκε δυνατή η χορήγηση χρηματοδοτήσεων χάρη σε ένα "Χρηματοδοτικό Μέσο Συνοχής" που δημιουργήθηκε προσωρινά.

**Πίνακας 3.1:** Μέσος όρος των ετήσιων επενδύσεων του ταμείου συνοχής για το διάστημα 1993-2003 (εκατ. ECU, τιμές 1994)

Κράτος μέλος	Αστικά ζдания	Αστικά απορρίμματα	Βιομηχανικά ή επικίνδυνα απόβλητα	Υδατική
Ελλάδα	240	55	2	95
Ιρλανδία	95	20	7	30
Ιταλία	208	15	14	288
Πορτογαλία	113	55	14	149
Ισπανία	458	19	10	372
Σύνολο	1114	124	47	934

Πηγή: ΕΕπ 1997ε, σελ.16

Τα Διαρθρωτικά Ταμεία, και ιδίως το ΕΤΠΑ, μπορούν να χορηγούν ενισχύσεις του ίδιου τύπου με αυτές που χρηματοδοτεί το Ταμείο Συνοχής. Γι' αυτό το λόγο η Κοινότητα μεριμνά για το συντονισμό του προϋπολογισμού και του περιεχομένου των προγραμμάτων περιφερειακής ανάπτυξης με τις ενέργειες που μπορούν να λάβουν ενίσχυση από το Ταμείο Συνοχής. Αποκλείεται η διπλή χρηματοδότηση, αλλά διαφορετικά στάδια του ίδιου έργου μπορούν να λάβουν χωριστές χρηματοδοτήσεις. Το σύνολο των κοινοτικών ενισχύσεων δεν μπορεί να υπερβαίνει το 90% των συνολικών δαπανών για το ίδιο έργο.



### 3.1.1 Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (ΚΠΣ)

Το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (ΚΠΣ) αποτελεί το μεγαλύτερο πακέτο οικονομικής βοήθειας της Ένωσης προς τα λιγότερο αναπτυγμένα κράτη μέλη, έτσι ώστε να τα βοηθήσει να αναπτυχθούν με ταχύτερους ρυθμούς και να προσεγγίσουν τις πιο προηγμένες χώρες, με σκοπό την άμβλυνση των περιφερειακών ανισοτήτων και την επίτευξη της απαραίτητης πραγματικής σύγκλισης.

Το ΚΠΣ έχει ένα εθνικό και ένα περιφερειακό σκέλος. Το πρώτο περιλαμβάνει τα λεγόμενα “μεγάλα έργα”, δηλαδή τα έργα εθνικής εμβέλειας, ενώ το δεύτερο αφορά έργα και λοιπές παρεμβάσεις σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο. Το περιφερειακό σκέλος του ΚΠΣ αποτελείται από τα **Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ)** που αποτελούν πολυτομεακές διαρθρωτικές παρεμβάσεις και αφορούν, μεταξύ άλλων, την προστασία του περιβάλλοντος (Χατζηδάκης Κ., 1996, σελ. 17).

Η μεταρρύθμιση των Διαρθρωτικών Ταμείων κατά το 1988 τους προσέδωσε νέα διάσταση όσον αφορά τη συμμετοχή τους στις επεμβάσεις σε αστικές περιοχές. Στο πλαίσιο αυτής της μεταρρύθμισης τονίστηκε η ανάγκη να συγκεντρωθούν οι πόροι σε καθορισμένες περιοχές προτεραιότητας και να τονιστούν οι ενέργειες των διαφόρων ταμείων. Οι αιτήσεις για χρηματοδότηση υποβάλλονται στο πλαίσιο ενός σχεδίου περιφερειακής ανάπτυξης στο οποίο η Κοινότητα παρέχει την οικονομική στήριξη μέσω ενός κοινοτικού πλαισίου στήριξης. Κυριότερες περιοχές προτεραιότητας για την περιφερειακή ανάπτυξη που αφορούν αστικές περιοχές είναι:

- Περιοχές του στόχου 1 που παρουσιάζουν αναπτυξιακή καθυστέρηση(π.χ. με κατά κεφαλή ΑΕΠ κάτω ή πλησίον του 75% του κοινοτικού μέσου όρου). Οι περιοχές αυτές περιλαμβάνουν πολλές μεγάλες πόλεις όπως η Αθήνα το Δουβλίνο, η Νάπολη και η Λισσαβόνα που χαρακτηρίζονται από ανεπάρκεια υποδομών όπως αποχετευτικό δίκτυο, δημόσιες μεταφορές, η έλλειψη των οποίων συνεπάγεται δυσμενείς επιπτώσεις για το περιβάλλον.
- Περιοχές του στόχου 2 που χαρακτηρίζονται από βιομηχανική παρακμή. Όλες οι πόλεις που εντάσσονται σε αυτές τις περιοχές χαρακτηρίζονται από την παρακμή των παραδοσιακών βιομηχανιών

που συνέβαλε στη μόλυνση του περιβάλλοντος και στην εγκατάλειψη των περιοχών. Οι βασικότεροι στόχοι για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων αφορούν στην ανάπτυξη των πρώην βιομηχανικών εγκαταστάσεων, την εγκατάσταση μονάδων βιολογικού καθαρισμού και την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

### **3.1.2. Κοινοτικές πρωτοβουλίες: Το πρόγραμμα URBAN**

Οι κοινοτικές πρωτοβουλίες είναι ειδικά μέσα για την άσκηση από την Ένωση των διαρθρωτικών πολιτικών της, ονομάζονται δε έτσι γιατί δημιουργούνται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή με δική της «πρωτοβουλία» και στη συνέχεια αποτελούν αντικείμενο πρότασής της στα κράτη μέλη. Πρακτικά πρόκειται για προγράμματα που αποσκοπούν, μεταξύ άλλων, στην επίλυση ορισμένων περιβαλλοντικών προβλημάτων με ταυτόχρονη προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Χρηματοδοτούνται κατά ένα μεγάλο ποσοστό από την ΕΕ ενώ κατά το υπόλοιπο από το δικαιούχο κράτος-μέλος. Στις Κοινοτικές πρωτοβουλίες διατίθεται το 9% του προϋπολογισμού των Διαρθρωτικών Ταμείων. Το συνολικό ποσό που θα διατεθεί από τα Ταμεία της Ένωσης για την περίοδο 1994-1999 ανέρχεται σε 13.45 δις ECU .

Οι πρώτες κοινοτικές πρωτοβουλίες εγκαινιάστηκαν το 1989 και αποτέλεσαν συμπλήρωμα των ΚΠΣ και των Ενιαίων Εγγράφων Προγραμματισμού, στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων της Επιτροπής και των κρατών μελών για τα εθνικά και περιφερειακά αναπτυξιακά προγράμματα. Τον Φεβρουάριο του 1994, μετά από τη δημοσίευση του Πράσινου Βιβλίου για το μέλλον των Κοινοτικών Πρωτοβουλιών, η Επιτροπή παρουσίασε τις 7 προτεραιότητές της για την περίοδο 1994-99 μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται και η *ανάπτυξη των αστικών περιοχών σε κρίση*. Τον Ιούνιο του 1994, η Επιτροπή πρότεινε 13 Κοινοτικές πρωτοβουλίες για το διάστημα 1994-1999 με προϋπολογισμό που αναλογεί στο 9% (13,45 δις ECU) του συνολικού προϋπολογισμού των Διαρθρωτικών Ταμείων. Τον Απρίλιο του 1995, με την είσοδο στην ΕΕ της Αυστρίας, της Φιλανδίας και της Σουηδίας, ο προϋπολογισμός αυξήθηκε κατά 427 εκατ. ECU για την εφαρμογή των δράσεων αυτών στα νέα κράτη μέλη.

Από τις δεκατρείς κοινοτικές πρωτοβουλίες αυτή που αναφέρεται άμεσα στο αστικό περιβάλλον είναι η πρωτοβουλία **URBAN**. Το πρόγραμμα RESIDER για περιοχές χάλυβα και το πρόγραμμα RECHAR για περιοχές ανθρακωρυχείων αποτελούν παραδείγματα ειδικών προγραμμάτων που αφορούν και ορισμένες αστικές περιοχές, τα οποία καταρχήν αποσκοπούν στην καταπολέμηση της ανεργίας που προκλήθηκε από την παρακμή των εν λόγω βιομηχανιών, παράλληλα όμως εμπεριέχουν σημαντικά στοιχεία που συνδέονται με τη βελτίωση του περιβάλλοντος και την εικόνα των συγκεκριμένων περιοχών. Μία άλλη κοινοτική πρωτοβουλία ήταν το πρόγραμμα ENVIREG στο πλαίσιο του οποίου χορηγήθηκαν 500 εκ. ECU για το διάστημα 1990-1993 αποκλειστικά για δράσεις που αφορούσαν το περιβάλλον και οι οποίες απέβλεπαν στη μείωση της ρύπανσης παράκτιων περιοχών, κυρίως της Μεσογείου, και στη διαχείριση επικίνδυνων και τοξικών βιομηχανικών αποβλήτων σε περιοχές του στόχου 1. Προτεραιότητα δόθηκε σε αστικές περιοχές κάτω των 100.000 κατοίκων.



#### Το πρόγραμμα URBAN

Η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων αποφάσισε, κατά τη σύνοδο της στις 15 Ιουνίου του 1994, να θεσπίσει κοινοτική πρωτοβουλία υπέρ των αστικών περιοχών (η οποία καλείται URBAN), στο πλαίσιο της οποίας θα χορηγηθεί κοινοτική ενίσχυση στις αστικές περιοχές όπου παρατηρείται συγκέντρωση ορισμένων από τα σοβαρότερα προβλήματα της Κοινότητας τα οποία σχετίζονται με :

- την έλλειψη οικονομικών προοπτικών,
- το χαμηλό επίπεδο εισοδημάτων και γενικότερα με ένα συγκριτικά χαμηλό βιοτικό επίπεδο.

Είναι εμφανής η αύξηση της έντασης στο εσωτερικό της ευρωπαϊκής κοινωνίας, κυρίως αν ληφθεί υπόψη το πολύ σοβαρό πρόβλημα του κοινωνικού αποκλεισμού που εμφανίζεται σε ολόένα και περισσότερους αστικούς συνοικισμούς ή σε περιοχές γύρω από τις πόλεις. Τα προβλήματα επιδεινώνονται συχνά εξαιτίας των οικονομικών δυσκολιών πολλών δημοτικών αρχών, που αδυνατούν να ανταποκριθούν στην ανάγκη παροχής ολόένα υψηλότερων παροχών σε ολόένα φτωχότερες περιοχές, γεγονός που

οδηγεί στην επιβάρυνση των αστικών δικτύων, στην αδυναμία ανανέωσης ή αντικατάστασης των παρωχημένων υποδομών καθώς και την απώλεια των οικονομικών δραστηριοτήτων από τις περιοχές που πλήττονται περισσότερο.

Ο εντοπισμός των γειτονιών που αντιμετωπίζουν τις περισσότερες δυσκολίες επιτυγχάνεται με τη βοήθεια κάποιων κοινωνικό -οικονομικών δεικτών όπως το ποσοστό ανεργίας, το μορφωτικό επίπεδο, το ποσοστό εγκληματικότητας, η ποιότητα της στέγασης, το ποσοστό των δικαιούχων των κοινωνικών παροχών, η υποβάθμιση του περιβάλλοντος, η επιδείνωση των δημόσιων μεταφορών, κλπ.

#### Επιλέξιμες περιοχές

Οι επιλέξιμες περιοχές στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας URBAN περιλαμβάνουν ένα περιορισμένο αριθμό αστικών περιοχών στις πόλεις ή στους αστικούς οικισμούς με περισσότερους από 100.000 κατοίκους. Υπάρχουν περίπου 350-400 πόλεις αυτού του είδους στην ΕΕ. Σε ορισμένες μόνο περιπτώσεις δύνανται να ληφθούν υπόψη αστικές περιοχές που βρίσκονται σε μικρότερες πόλεις. Στον πίνακα 3.2, που ακολουθεί, αναφέρονται οι τόποι εφαρμογής της κοινοτικής πρωτοβουλίας URBAN. Ο κατάλογος εγκρίθηκε στις 31 Ιανουαρίου 1997.

Οι περιοχές τις οποίες αφορά κατά κύριο λόγο η πρωτοβουλία είναι γειτονιές πόλεων που είναι δυνατόν να εντοπιστούν γεωγραφικά ή μια υπάρχουσα διοικητική μονάδα όπως για παράδειγμα μια πόλη, μια κοινότητα ή ακόμη και μια μικρότερη μονάδα σε μια περιοχή με μεγάλη πυκνότητα, η οποία χαρακτηρίζεται από υψηλό ποσοστό ανεργίας, αστικές υποδομές σε κακή κατάσταση, κακές συνθήκες στέγασης και έλλειψη κοινωνικών παροχών. Επιπλέον, σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, δύναται να χορηγηθεί ενίσχυση σε πόλεις μεσαίου ή μικρού μεγέθους που αντιμετωπίζουν μία γενικευμένη οικονομική κρίση.

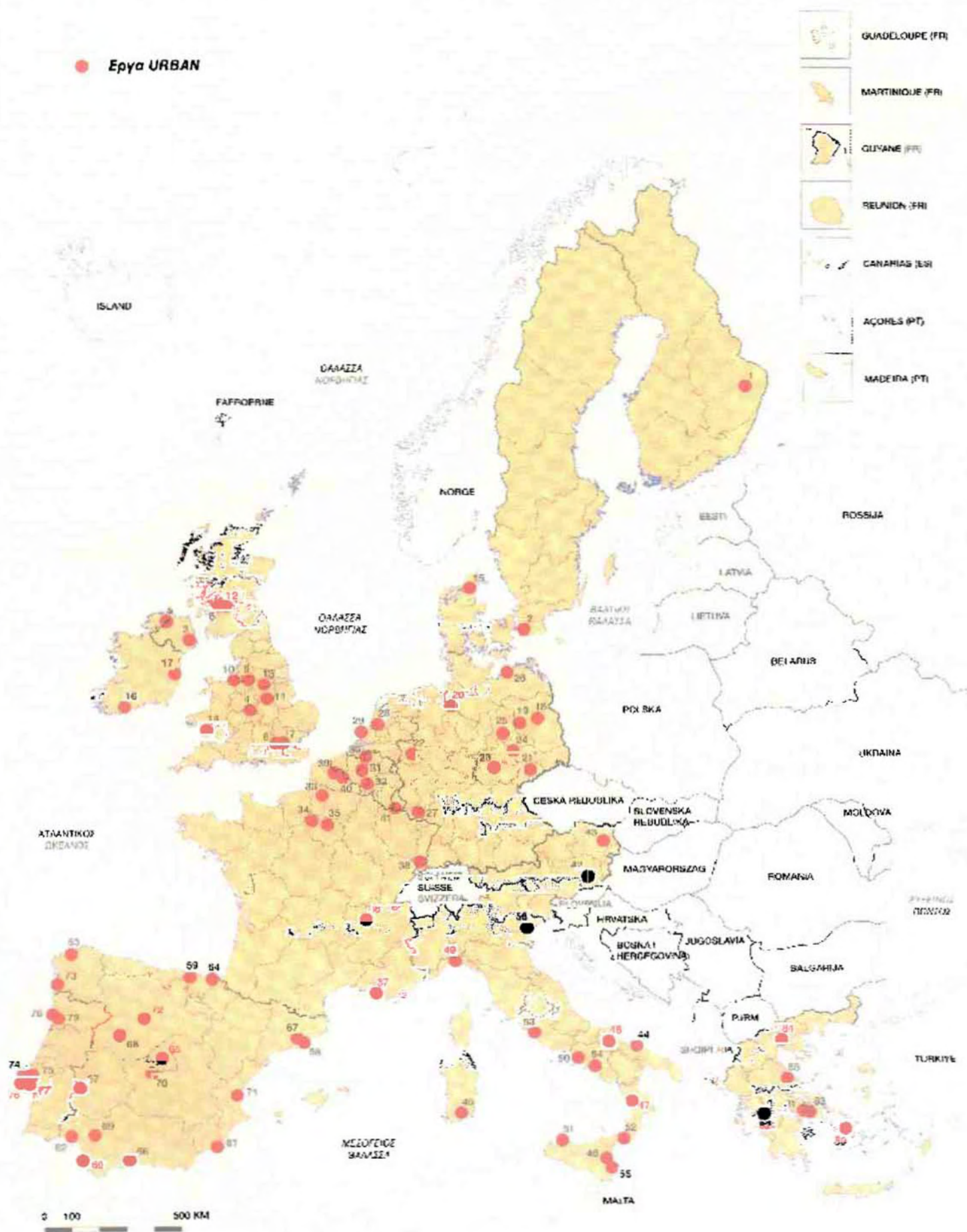
Πίνακας 3.2: Οι τόποι εφαρμογής της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας  
URBAN

Χώρα	A/A	Πόλη ή τμήμα πόλης	Συνολικό Κόστος (MECU)	Συμβολή της ΕΕ (MECU)	Συμβολή της ΕΕ (%)	Συμβολή του ΕΤΠΑ	Συμβολή του ΕΚΤ
Φιλανδία	1	Joensuu	5290	3966	74,99	79,53	20,47
Σουηδία	2	Μάλμσε	11920	4970	41,69	63,18	36,82
Ην. Βασίλειο	3	Μπέλφαστ	24516	16950	69,13	47,89	52,11
	4	Μπέρμιγχαμ	20637	8036	38,94	80	20
	5	Ντέρι					
	6	Γλασκόβη	16235	8036	41,69	73,18	26,82
	7	Λονδίνο (Hackney and Towers Hamlets)	17294	8036	46,47	80	20
	8	Λονδίνο (Park Royal)	16326	7653	46,88	80	20
	9	Μάντσεστερ	17743	8036	45,29	72,7	27,3
	10	Μέρσιςάιντ	35666	17296	48,49	85,62	14,38
	11	Νότιγχαμ	14890	6786	45,57	81,98	18,02
	12	Πάισλι	16501	5612			
	13	Σέφιλντ	14827	6786	45,11	74,99	25,01
	14	Σουόνσι	11732	5612	47,83	78	22
Δανία	15	Άλμποργκ	3042	1521	50	88,16	11,83
Ιρλανδία	16	Κορκ	6651	4988	75	50	50
	17	Δουβλίνο	6651	4988	75	50	50
Γερμανία	18	Βερολίνο	31048	16100	51,85	78,91	21,08
	19	Βρανδεμβούργο	9611	7200	74,91	82	18
	20	Βρέμη	16310	8000	49,04	81,15	18,5
	21	Chemnitz	141312	9200	6,51	87,3	12,7
	22	Duisburg	18650	8100	43,42	84	16
	23	Erfurt	17180	12885	75	98,49	1,51
	24	Halle/Salle	5152	2732	53,03	100	-
	25	Μαγδεμβούργο	19943	12880	64,6	94,76	5,24
	26	Ροστόκ	16016	12000	74,92	82	18
	27	Saarbrücken	22574	8001	35,44	70,22	29,78
Ολλανδία	28	Αμστερνταμ	19684	4651	23,62	79	21
	29	Χάγη	68229	4650	7	90,73	9,27
Βέλγιο	30	Αμβέρσα	15200	2600	17	78,3	21,7
	31	Βρυξέλλες	11053	2200	19,9	80	20
	32	Σαρλερουά	11300	5600	50	75	25
Γαλλία	33	Amiens	20479	7000	34,2	76	24
	34	Aulnay-sous-Bois	22760	8881	39	87,8	12,2
	35	Les Mureaux (Ile de France)	17036	6999	41,1	93,03	6,97
	36	Λυών	26616	7000	26,29	91,89	8,11
	37	Μασσαλία	17583	7000	39,81	56	44
	38	Mulhouse	20897	7000	33,5	86,3	13,7
	39	Roubaix-Tourcoing	17613	7000	39,74	77,37	22,63
	40	Valenciennes	9732	4866	50	92,03	7,97
Λουξεμβουργο	41	Dudelange	516	253	49,08	84,6	15,4
Αυστρία	42	Γκρατς	23410	3590	15,33	80,5	19,5
	43	Βιέννη	31926	9770	30,6	70	30



Χώρα	A A	Πόλη ή τμήμα πόλης	Συνολικό Κόστος	Συμβολή της ΕΕ	Συμβολή της ΕΕ	Συμβολή του ΕΤΠΑ	Συμβολή του ΕΚΤ
Ιταλία	44	Μπάρι (Στόχος 1)	20988	9188			
	45	Κάλιαρι (Στόχος 1)	19323	9188			
	46	Κατάνια	24768	9188			
	47	Κονσέτζα (Στόχος 1)	18555	9188			
	48	Foggia (Στόχος 1)	18410	9188			
	49	Γένοβα (Στόχος 2)	22538	7158			
	50	Νάπολη (Στόχος 1)	22045	10186			
	51	Παλέρμο (Στόχος 1)	21420	10038			
	52	Reggio (Στόχος 1)	21136	9188			
	53	Ρώμη	21768	7158			
	54	Σαλέρνο	18188	9188			
	55	Συρακουσες(Στόχος1)	22510	9188			
	56	Βενετία (Στόχος 2)	22547	7158			
		Σύνολο	277696	117652	41.91	86.73	13.27
Ισπανία	57	Βαδαζοζ					
	58	Μπανταλόνα					
	59	Μπαράκάντο					
	60	Κάδιξ					
	61	Καρθαγένη					
	62	Ουέλβα					
	63	Λα Κορουνά					
	64	Λαγκρέο					
	65	Μαδρίτη					
	66	Μάλαγα					
	67	Σαμπαντέλ					
	68	Σαλαμάνκα					
	69	Σεβίλλη					
	70	Τολέδο					
	71	Βαλένθια					
Πορτογαλία	72	Βαγιαδολίδ					
	73	Βίγο					
	74	Λισσαβόνα(Amadora-Venda Nova)	7083	4574			
	75	Λισσαβόνα (Casal Ventoso)	24386	18289			
	76	Λισσαβόνα(Loures-Odivelas)	3388	2541			
	77	Λισσαβόνα (Oeiras Portela)	3910	2542			
	78	Πόρτο (S Pedro da Cova)	3636	2545			
	79	Πόρτο (Vale de Campanha)	18259	12792			
		Σύνολο	62017	44299	72	79.7	20.3
Ελλάδα	80	Σύρος (Ερμούπολη)	5804	3100			
	81	Αθήνα (Κερατσίνι)	13463	8200			
	82	Πάτρα	11333	8500			
	83	Αθήνα (Περιστέρι)	11749	8100			
	84	Θεσσαλονίκη	13050	8800			
	85	Βόλος (Νέα Ιωνία)	11767	8500			
		Σύνολο	67166	45200	67.3	75.39	24.61

Πηγή: Internet: <http://info regio.org/wbpro/prord/prordc.htm>



Ο παρών χάρτης δεν έχει νομική ισχύ. Τα εδαφικά ονόματα που απεικονίζονται αντιστοιχούν στο επίπεδο NUTS 2.  
Πηγή: EUROSTAT. Χαρτογράφηση: ΕΚ-ΓΔΧ/IGIS και GISCO, ΧΥ-Α.Α. Χρονολογία έκδοσης του χάρτη: 12/1996

Επιλέξιμα μέτρα

Στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας URBAN χορηγείται κοινοτική ενίσχυση με μορφή δανείων ή επιδοτήσεων για την εκτέλεση ολοκληρωμένων αναπτυξιακών προγραμμάτων που αφορούν ένα γεωγραφικά προσδιορισμένο και περιορισμένο μέρος της πόλης και περιλαμβάνουν τα οικονομικά, κοινωνικά και **περιβαλλοντικά** προβλήματα της περιοχής. Το ολοκληρωμένο πρόγραμμα θα πρέπει να περιλαμβάνει ένα συνεκτικό και εξισορροπημένο σύνολο μέτρων οικονομικής ανάπτυξης, κοινωνικής ένταξης και προστασίας του περιβάλλοντος με βάση τις προτάσεις των κατά τόπους εταίρων και να δίνει προτεραιότητα σε δράσεις καινοτόμου χαρακτήρα που θα εξασφαλίζουν την αξιοποίηση του τόπου συμβάλλοντας για παράδειγμα στη δημιουργία θέσεων απασχόλησης.

Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, τα μέτρα που θα περιληφθούν σε ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα θα πρέπει να μελετηθούν από κοινού με τους κατά τόπους εταίρους λαμβάνοντας υπόψη την ποικιλομορφία των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι πόλεις. Ο πίνακας 3.3 που ακολουθεί έχει περιγραφικό και ενδεικτικό χαρακτήρα περιλαμβάνοντας ορισμένα από τα μέτρα που περιελήφθησαν στο πρότυπο αστικό πειραματικό πρόγραμμα που χρηματοδοτείται δυνάμει του άρθρου 10 του κανονισμού ΕΤΠΑ.

Χρηματοδότηση

Για την περίοδο 1994-1999, η συνολική συνεισφορά των διαρθρωτικών ταμείων στη χρηματοδότηση της πρωτοβουλίας URBAN υπολογίζεται σε 780 εκατομμύρια ECU από τα οποία τα 500 εκατομμύρια προορίζονται για τις περιοχές του στόχου 1 και 280 εκ. για περιοχές του στόχου 2.

Κάθε φορά θα πρέπει οι ενέργειες για τις οποίες χορηγείται ενίσχυση στο πλαίσιο της παρούσας πρωτοβουλίας να σχεδιάζονται και να εκτελούνται λαμβάνοντας υπόψη και τις άλλες ενέργειες που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο των διαρθρωτικών ταμείων και των κοινοτικών προγραμμάτων καθώς και τις ενέργειες στις οποίες χορηγείται συνδρομή από το ταμείο Συνοχής και δάνεια από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕ). Στον πίνακα 3.4 που ακολουθεί περιγράφεται το ποσοστό συγχρηματοδότησης της κοινοτικής πρωτοβουλίας URBAN ανά κράτος για το διάστημα 1994-99.

Πίνακας 3.3. : Πρότυπο αστικό πειραματικό πρόγραμμα

Πρωώθηση νέων οικονομικών δραστηριοτήτων	Δημιουργία θέσεων απασχόλησης	Βελτίωση της κοινωνικής πρόνοιας, της υγείας και της ασφάλειας	Βελτίωση των υποδομών και του περιβάλλοντος
<ul style="list-style-type: none"> <li>Δημιουργία εταιρικών σχέσεων στο δημόσιο και ιδιωτικό τομέα</li> <li>Δημιουργία μίας υπηρεσίας παροχής τεχνικών συμβούλων στους υπεύθυνους των επιχειρήσεων και τις νεοσυσταθείσες επιχειρήσεις</li> <li>Χορήγηση ενίσχυσης στις επιχειρήσεις-συνεταιρισμούς και στις εταιρίες παροχής υπηρεσιών στις ΜΜΕ</li> <li>Δημιουργία επιχειρησιακών κέντρων, μεταφορά τεχνολογίας</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Προγράμματα με στόχο να αποκτήσουν επαγγελματική πείρα οι μακροχρόνια άνεργοι</li> <li>Κινητές ομάδες για την παροχή συμβούλων σε θέματα απασχόλησης και κατάρτισης</li> <li>Κατάρτιση στον τομέα των νέων τεχνολογιών</li> <li>Γλωσσική κατάρτιση με κύριο άξονα τις ειδικές ανάγκες των μειονοτήτων</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Δημιουργία σταθμών για βρέφη και παιδιά</li> <li>Βελτίωση των όρων υγιεινής</li> <li>Δημιουργία κέντρων αποτοξίνωσης και καταπολέμησης των ναρκωτικών</li> <li>Βελτίωση της ασφάλειας και πρόληψη της εγκληματικότητας</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Αποκατάσταση δημόσιων χώρων, συμπεριλαμβανομένων και χώρων πρασίνου</li> <li>Βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης</li> <li>Βελτίωση της πρόσβασης στις υπηρεσίες τηλεματικής</li> <li>Ενέργειες για τη διευκόλυνση της μετακίνησης των κατοίκων</li> <li>Αξιοποίηση εγκαταλελειμμένων χώρων και μολυσμένων εκτάσεων</li> </ul>

Πίνακας 3.4 Χρηματοδότηση της κοινοτικής πρωτοβουλίας URBAN για το διάστημα 1994-99

Χώρα	εκατ. ECU	Χώρα	εκατ. ECU	Χώρα	εκατ. ECU
Αυστρία	13	Γαλλία	79	Ιρλανδία	20
Ελλάδα	50	Ολλανδία	22	Λουξεμβούργο	1
Ισπανία	237	Βέλγιο	19	Σουηδία	5
Πορτογαλία	49	Δανία	2	Ην. Βασίλειο	122
Ιταλία	50	Γερμανία	113		

Πηγή: Internet [http://www.inforegio.org/wbpro/prordc/prordc/pdc5a\\_en.htm](http://www.inforegio.org/wbpro/prordc/prordc/pdc5a_en.htm) 7/8/98

### Εφαρμογή

Οι αρχές της τοπικής αυτοδιοίκησης και οι άλλες ενδιαφερόμενες αρχές θα πρέπει να συμμετάσχουν στη μελέτη και την εκτέλεση των επιχειρησιακών προγραμμάτων σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται σε κάθε κράτος-μέλος. Οι προτάσεις θα πρέπει να περιλαμβάνουν μία αξιολόγηση της κατάστασης των περιοχών όπου πρόκειται να εφαρμοστεί το URBAN, τους στόχους που πρέπει να επιτευχθούν καθώς και κριτήρια για τις διαδικασίες της εφαρμογής της παρακολούθησης και της αξιολόγησης. Κατά τη διάρκεια και στο τέλος της περιόδου σχεδιασμού, η Επιτροπή θα αξιολογεί, στο



πλαίσιο της εταιρικής σχέσης με τα υπόλοιπα κράτη μέλη, τα αποτελέσματα των υποβληθέντων προγραμμάτων. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η Επιτροπή διαχείρισης για της κοινοτικές πρωτοβουλίες και οι επιτροπές παρακολούθησης θα ενημερώνονται σχετικά με τα αποτελέσματα των εν λόγω αξιολογήσεων και τη δράση που έχει αναληφθεί σχετικά με αυτά.

### 3.1.3. Καινοτόμες δράσεις στα πλαίσια του άρθρου 10 του ΕΤΠΑ

Η τρίτη δυνατότητα κοινοτικής χρηματοδότησης, στα πλαίσια της περιφερειακής πολιτικής της Ένωσης, είναι οι λεγόμενες καινοτόμες δράσεις. Σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) το 1% περίπου των κονδυλίων του ΕΤΠΑ διατίθεται σε αυτές τις δράσεις. Πρόκειται για ενέργειες (δράσεις, παρεμβάσεις, προγράμματα συνεργασίας) μικρού κυρίως βεληνεκούς ή μελέτες, που πρέπει αφενός να προωθούν τη συνεργασία ανάμεσα στους συμμετέχοντες φορείς και αφετέρου να διακρίνονται για την πρωτοτυπία τους.

Κατά την περίοδο 1989-1993 εγκαινιάστηκαν οι πρώτες καινοτόμες δράσεις, οι οποίες εμπλούτισαν την κοινοτική περιφερειακή πολιτική με ένα εύρος θεμάτων όπως η χωροταξία, η συνεργασία ανάμεσα σε πόλεις και περιφέρειες (Pacte, Recite, Ecos και Overture) καθώς και με θέματα τα οποία αφορούσαν αποκλειστικά τις πόλεις και τα οποία αποτέλεσαν στη συνέχεια αντικείμενο μελέτης και επιτόπιου πειραματισμού.

Για την περίοδο 1995-1999 ο προϋπολογισμός που προβλέπεται από τις σχετικές με το άρθρο 10 του ΕΤΠΑ δράσεις ανέρχεται στα 400 εκατ. ECU. Τα θέματα γύρω από τα οποία περιστρέφονται είναι τα εξής:

- Ενδοκοινοτική και εξωκοινοτική διαπεριφερειακή συνεργασία (180 εκατ. ECU)
- Καινοτομία για την περιφερειακή και τοπική οικονομική ανάπτυξη (90 εκατ. ECU)
- Χωροταξία (45 εκατ. ECU)
- Αστική πολιτική (80 εκατ. ECU)

Οι τομείς που καλύπτονται από τις χρηματοδοτούμενες σύμφωνα με το άρθρο 10 του ΕΤΠΑ δράσεις για την περίοδο 1995-1999 αντικατοπτρίζουν τις



μεγάλες κοινοτικές προτεραιότητες (Λευκό Βιβλίο της Επιτροπής για την ανάπτυξη, τον ανταγωνισμό και την απασχόληση) καθώς και τις προκλήσεις που θα αντιμετωπίσει η Ένωση στο μέλλον (κρίση των αστικών συγκοινωνιών). Στόχος των δράσεων είναι η ανανεωτική εξέλιξη των περιφερειακών πολιτικών, τόσο των εθνικών όσο και των κοινοτικών, μέσω της ανταλλαγής και της συνεργασίας. Στη συνέχεια θα αναφερθούμε στις δράσεις που αφορούν άμεσα το αστικό περιβάλλον στο εσωτερικό της ΕΕ.

### *3.1.3.1 Προγράμματα προώθησης της διαπεριφερειακής συνεργασίας*

Στόχος των προγραμμάτων διαπεριφερειακής συνεργασίας είναι η προώθηση της συνεργασίας μεταξύ τοπικών και περιφερειακών φορέων είτε μέσω του διαύλου της μεταφοράς τεχνογνωσίας, είτε μέσω της ανάπτυξης ενός κοινού σχεδίου.

Το πρώτο από τα προγράμματα αυτά ήταν το Πρόγραμμα Ανταλλαγής Εμπειριών ή **Πρόγραμμα Δράσης των Εδαφικών Αρχών της ΕΕ** (PACTE) που ξεκίνησε το 1990 από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με τη μορφή δύο ξεχωριστών υπο-προγραμμάτων, τη διαχείριση των οποίων έχει αναλάβει το Συμβούλιο των Κοινοτήτων και Περιφερειών της Ευρώπης (ΣΚΠΕ). Συνολικά διατέθηκαν 33 εκατ. ECU για την περίοδο 1990-94 για την χρηματοδότηση 325 έργων, ενώ τα μεμονωμένα ποσά για κάθε έργο κυμάνθηκαν από 60.000 έως 150.000 ECU.

Το πρόγραμμα είναι ανοιχτό σε όλες τις τοπικές και περιφερειακές αρχές των χωρών μελών της Ένωσης. Προτεραιότητα δίνεται σε δράσεις, στις οποίες συμμετέχουν πόλεις του στόχου 1 (που μπορούν να χρηματοδοτηθούν μέχρι το 75% του κόστους της δράσης) ή πόλεις που προέρχονται τουλάχιστον από τρία κράτη μέλη.

Το πρόγραμμα **“Πόλεις και Περιφέρειες της Ευρώπης”** (RECITE: Regions and Cities of Europe) είναι μία δεύτερη πιλοτική δράση που αποσκοπεί στην προώθηση της συνεργασίας ανάμεσα σε περιφέρειες και πόλεις των χωρών της ΕΕ, μέσω της δημιουργίας δικτύων με σκοπό την ανταλλαγή εμπειριών, πληροφοριών και τεχνογνωσίας σε καθορισμένους τομείς ενδιαφέροντος. Σε αυτό μπορούν να συμμετέχουν οι ΟΤΑ των πόλεων και περιφερειών με πληθυσμό πάνω από 50.000 κατοίκους. Κάθε δίκτυο θα

πρέπει να βασίζεται σε συνεργασία 2-10 ΟΤΑ, η διάρκεια χρηματοδότησης είναι 2-3 χρόνια και το ανώτατο ποσό κοινοτικής ενίσχυσης για κάθε δράση είναι 1-3 εκατ. ECU δηλαδή 303-909 εκατ. δρχ. Οι ειδικότεροι τομείς συνεργασίας μπορούν να είναι ενδεικτικά οι εξής: Η οικονομική ανάπτυξη, ο σχεδιασμός, **οι μεταφορές, το περιβάλλον**, ο τουρισμός, η εκπαίδευση, **η ενέργεια** κλπ. (Χατζηδάκης Κ. 1996 σελ. 35). Μετά την εφαρμογή του RECITE I που χρηματοδότησε περίπου 40 προγράμματα συνεργασίας για το χρονικό διάστημα 1990-94 εγκαινιάστηκε το RECITE II<sup>1</sup> ( 31 Οκτωβρίου 1996), το οποίο θα τεθεί σε λειτουργία το 1998. Μεταξύ των δράσεων που προβλέπονται στο πλαίσιο της διαπεριφερειακής συνεργασίας είναι η διατήρηση και η βελτίωση του περιβάλλοντος μέσω της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας καθώς και η χρήση νέων μεθόδων και τεχνολογιών για τον περιορισμό της υποβάθμισης του περιβάλλοντος (ΕΕπ, 1997δ) \*

Τέλος το πρόγραμμα **ECOS-OUVERTURE** αποτελεί το δεύτερο σκέλος των καινοτόμων ενεργειών οι οποίες χρηματοδοτούνται βάσει του άρθρου 10 του ΕΤΠΑ. Στόχος του είναι η προώθηση της εξωτερικής διαπεριφερειακής συνεργασίας μεταξύ των πόλεων και των περιφερειών της Ένωσης και των ομολόγων τους στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης (ΚΑΕ), στα νέα ανεξάρτητα κράτη και στις τρίτες μεσογειακές χώρες. Μεταξύ των τομέων δράσης που προωθούνται στο εσωτερικό των δικτύων αυτών είναι και η διάσωση και βελτίωση του περιβάλλοντος στα αστικά κέντρα (ΕΕπ 1997δ). Στον παρακάτω πίνακα αναφέρεται ο αριθμός καθώς και η χρηματοδότηση των σχεδίων που υποστηρίζονται από τα προγράμματα διαπεριφερειακής συνεργασίας.

**Πίνακας 3.5.: Πιλοτικά σχέδια (δίκτυα) περιόδου 1989-94**

Προγράμματα	MECU	Αριθμός Σχεδίων	ECU/ Σχέδιο
Pacte	33	325	60-150.000
RECITE	40	250	60-120.000
ECOS-OUVERTURE	48	33	300-2.000.000
<b>Σύνολο</b>	<b>121</b>	<b>608</b>	

Πηγή: Μπεριάτος Ηλίας, 1997

<sup>1</sup> Ο J.E.C. no. C 326, 31 Οκτωβρίου 1996, p.9.

## 3.1.3.2. Πιλοτικά προγράμματα για τα αστικά κέντρα (ΑΠΠ)

Ειδικότερα, όσον αφορά τα αστικά κέντρα, η Κοινότητα προώθησε την εφαρμογή προγραμμάτων γνωστών ως πιλοτικά προγράμματα για τα αστικά κέντρα. Κατά την περίοδο 1990-1996, η ΕΕ ενίσχυσε την εφαρμογή πολιτικών για τα αστικά κέντρα υποστηρίζοντας 33 πρότυπα αστικά πιλοτικά προγράμματα με συνολικό ποσό 100 εκατ. ECU από πιστώσεις του ΕΤΠΑ, καλύπτοντας έτσι το ήμισυ του προϋπολογισμού (ΕΚ, 1996c, σελ.4). Στόχος ήταν η συνεισφορά στην οικονομική και κοινωνική συνοχή ευνοώντας την καινοτομία σε θέματα αστικού σχεδιασμού και αναζωογόνησης. Οι γνώσεις που αποκτήθηκαν από αυτή την εμπειρία επέτρεψαν να καταδειχθεί συγκεκριμένα η ανάγκη μίας ολοκληρωμένης προσέγγισης για να αντιμετωπισθούν αποτελεσματικά οι πολλαπλές πτυχές των αστικών προβλημάτων. Αυτή η πρώτη εμπειρία συνέβαλλε στη δημιουργία της κοινοτικής πρωτοβουλίας Urban η οποία σήμερα είναι παρούσα σε περισσότερες από 120 πόλεις με προϋπολογισμό 885 εκατ. ECU για την περίοδο 1994-99.

Στο έγγραφο προβληματισμού, σχετικά με τις νέες προτεραιότητες που προτείνονται σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού ΕΤΠΑ, (ΕΕπ. 1995γ, σελ.36), σκιαγραφούνται ορισμένες πιθανές γραμμές δράσεων όπως:

- Πρότυπες πειραματικές δράσεις καινοτόμου και υποδειγματικού χαρακτήρα που θα αφορούν ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση για την αντιμετώπιση προβλημάτων, σχετικά με το περιβάλλον, που είναι κοινά σε πολλές πόλεις.
- Μελέτες που εξετάζουν τα αστικά θέματα σε ευρωπαϊκό επίπεδο και δημοσιεύματα που αποσκοπούν στην πληροφόρηση σχετικά με τη δράση της Κοινότητας στις αστικές περιοχές.
- Δραστηριότητες που αφορούν τη δημιουργία δικτύων.
- Δράσεις για την προώθηση ολοκληρωμένων λύσεων σε θέματα πρόσβασης.

Στη βάση των νέων αυτών δράσεων θα αναπτυχθούν τρία βασικά σκέλη

- πρότυπα πειραματικά έργα «νέου τύπου»,
- αξιοποίηση και διάδοση των αποτελεσμάτων,

- στατιστικές και δείκτες για τα αστικά κέντρα (δημιουργία ενός αστικού παρατηρητηρίου).

### Τομείς δράσης

Αναφέρονται ενδεικτικά ορισμένες επιλέξιμες δράσεις στα πλαίσια αυτού του προγράμματος:

- Έργα που αποσκοπούν στην επίλυση των προβλημάτων που δημιουργήθηκαν από την άναρχη ανάπτυξη των πόλεων και στην ενθάρρυνση του καλύτερου σχεδιασμού των αστικών ζωνών, ειδικότερα των μεγάλων και μεσαίων πόλεων.
- Βιώσιμες λύσεις για τη δημιουργία χώρων πρασίνου σε πολεοδομικά συγκροτήματα των πόλεων, λαμβάνοντας υπόψη την ισορροπία στις χρήσεις του αστικού εδάφους.
- Έργα τα οποία προωθούν την αναζωογόνηση των αστικών περιοχών που αντιμετωπίζουν δυσκολίες, μέσω της εισαγωγής νέων οικονομικών δραστηριοτήτων σε συνδυασμό με ενέργειες για την αποκατάσταση του περιβάλλοντος.
- Βιώσιμες λύσεις για την ολοκληρωμένη επεξεργασία λυμάτων και αξιοποίηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στα αστικά κέντρα.
- Βιώσιμες λύσεις για την οργάνωση της λειτουργίας, των υπηρεσιών και άλλων εγκαταστάσεων στους σιδηροδρομικούς σταθμούς και σε άλλα δίκτυα μεταφορών προκειμένου να βελτιωθούν οι παρεχόμενες υπηρεσίες στους χρήστες.

### Αξιοποίηση και διάδοση των αποτελεσμάτων

Κατά την περίοδο 1995-1999 θα έχουν εφαρμοστεί ή θα βρίσκονται στο στάδιο της εκτέλεσής τους πάνω από 130 έργα για τα αστικά κέντρα (32 παλιά έργα, 80 έργα στο πλαίσιο της κοινοτικής πρωτοβουλίας URBAN και 20 νέα έργα). Στις συνθήκες αυτές είναι πολύ σημαντικό να εξασφαλιστεί η όσο το δυνατόν ευρύτερη διάδοση της αποκτηθείσας τεχνογνωσίας μέσω των δικτύων που έχουν δημιουργηθεί μεταξύ των πόλεων. Αρχικά απαιτείται να προσδιορισθούν οι πόλεις ανάλογα με το αν χρηματοδοτήθηκαν στο πλαίσιο

της URBAN ή του προγράμματος των πρότυπων πειραματικών έργων, λαμβάνοντας υπόψη:

- τον τύπο τους,
- τους τομείς προτεραιότητας που περιλαμβάνονται στα έργα τους,
- τους λόγους τους για την ένταξή τους σε ένα συγκεκριμένο τύπο δικτύου.

Με την ολοκλήρωση της συγκρότησης των δικτύων η κάθε πόλη θα έχει τη δυνατότητα να γίνει μέλος και να συμμετάσχει στην ανταλλαγή εμπειριών και πληροφοριών. Οι δραστηριότητες του δικτύου θα έχουν τη μορφή διαφόρων προϊόντων και γεγονότων όπως συνοπτικές εκθέσεις, πληροφοριακά δελτία, σεμινάρια κλπ. Επόμενο βήμα, και έπειτα από μία διαδικασία επιλογής, θα είναι η συγκρότηση ενός γραφείου τεχνικής βοήθειας, προκειμένου να αναλάβει τη διαχείριση τόσο της τεχνικής παρακολούθησης των έργων όσο και τη διάδοση των αποτελεσμάτων και την ανταλλαγή πληροφοριών που αφορούν όλα τα έργα για τα αστικά κέντρα.

#### Στατιστικές και δείκτες για τα αστικά κέντρα

Σε κοινοτικό επίπεδο δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία όσον αφορά τους κοινωνικοοικονομικούς δείκτες των πόλεων (π.χ. ποσοστά ανεργίας, ποσοστά εγκληματικότητας, περιβαλλοντικοί δείκτες). Ωστόσο τα στοιχεία αυτά αντικατοπτρίζουν άμεσα την ποιότητα ζωής των πολιτών και είναι πολύ σημαντικά για την αστική ανάπτυξη. Για την καλύτερη αξιοποίηση των ήδη υπάρχοντων στοιχείων ή αυτών που μπορούν να συγκεντρωθούν προτείνονται οι ακόλουθες ενέργειες:

- Αστικό παρατηρητήριο

Η ΓΔ XVI χρηματοδότησε, κατά την περίοδο 1992-1994, τις εργασίες του Αστικού Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου, οι οποίες θα καταλήξουν στη δημιουργία μίας βάσης δεδομένων και ενός συστήματος στήριξης για τη λήψη αποφάσεων, που κατέστη δυνατή χάρη στη συμβολή οκτώ πόλεων του δικτύου ( Άμστερνταμ, Αθήνα, Βαρκελώνη, Βερολίνο, Μπέρμιγχαμ, Βρυξέλλες, Λίλλη και Λισσαβόνα). Το σύστημα θα επεξεργαστεί κατάλληλα αριθμητικά, γραφικά και χαρτογραφικά δεδομένα ώστε να εξασφαλιστεί η



πρόσβαση στις πληροφορίες για τους σκοπούς του αστικού προγραμματισμού. Βάσει αυτής της εμπειρίας είναι δυνατόν να συνεχιστεί η δραστηριότητα του δικτύου με σκοπό τη διεύρυνσή του και τη συστηματικότερη συλλογή δεδομένων σχετικά με τους σημαντικότερους αστικούς δείκτες.

Η Επιτροπή θα καλύψει κατά 100% το κόστος της συγκρότησης και της διαχείρισης του συστήματος ενώ οι πόλεις που θα ενσωματωθούν στο σύστημα θα καταβάλουν μία συνεισφορά η οποία θα τους επιτρέπει την πρόσβαση στις πληροφορίες.

- Αστικό Ευρωβαρόμετρο

Η Επιτροπή έχει αναλάβει τη διαχείριση ενός συστήματος παρακολούθησης, βάσει δειγματοληψίας, σχετικά με την εικόνα που έχουν οι ευρωπαίοι πολίτες για την Ευρώπη. Παράλληλα, προβλέπεται η δημιουργία ενός συστήματος που μπορεί να αποκαλείται «αστικό ευρωβαρόμετρο», το οποίο θα επεξεργαστεί ένα τρόπο μέτρησης της ποιότητας ζωής στις πόλεις και τη συγκρότηση ενός πίνακα που θα περιλαμβάνει τους σημαντικότερους δείκτες. Για το σκοπό αυτό θα διεξαχθούν ορισμένοι αστικοί έλεγχοι, σε προεπιλεγμένες πόλεις, προκειμένου να δοκιμαστεί η προτεινόμενη μεθοδολογία και να προωθηθεί μία εναρμονισμένη διαδικασία συνεχούς παρακολούθησης.

Τα προγράμματα αφορούν κυρίως τις τοπικές αρχές πόλεων με τουλάχιστον 100.000 κατοίκους. Μπορούν ωστόσο να συμμετέχουν και μικρότερες πόλεις εάν συντρέχουν εξαιρετικοί λόγοι. Η διάρκεια των αστικών πιλοτικών προγραμμάτων θα μπορεί να είναι από 1 έως 3 έτη. Η Επιτροπή θα χρηματοδοτήσει 20 έως 30 αστικά πιλοτικά προγράμματα με αναλογία 2 έως 3 εκατ. ECU ανά έργο. Ο ενδεικτικός προϋπολογισμός των ΑΠΠ για την περίοδο 1995-1999 είναι 60 εκατ. ECU δηλαδή 18,2 δις δρχ..

### Η πρώτη φάση των αστικών πιλοτικών προγραμμάτων (1990-93)

Κατά την χρονική περίοδο 1990-1993 εγκαινιάστηκαν και εφαρμόστηκαν συνολικά 33 Αστικά Πιλοτικά Προγράμματα σε 11 κράτη μέλη της ΕΕ με προϋπολογισμό 204 εκατ. ECU και με ποσοστό χρηματοδότησης από την ΕΕ 50%. Η πρώτη φάση των αστικών πιλοτικών προγραμμάτων επισήμανε ένα εύρος αστικών προβλημάτων όπως περιβαλλοντική υποβάθμιση, έλλειψη οικολογικής ευαισθητοποίησης, διαχείρισης της κυκλοφορίας, εγκαταλελειμμένους βιομηχανικούς θύλακες κλπ. Η εμπειρία που αποκτήθηκε από την εφαρμογή των πρώτων αυτών δράσεων αποτέλεσε το έναυσμα για την υιοθέτηση νέων πολιτικών και προγραμμάτων με στόχο τη διευθέτηση των αστικών δυσλειτουργιών και τον εντοπισμό λύσεων. Η εικόνα 3.1 και ο πίνακας 3.6 που ακολουθούν, περιέχουν τις πόλεις που εντάσσονται στην πρώτη φάση των ΑΠΠ, το συνολικό κόστος του έργου καθώς και τη χρηματοδότηση από το ΕΤΠΑ.

**Εικόνα 3.1 :** Η πρώτη φάση των αστικών πιλοτικών προγραμμάτων



Πίνακας 3.6: Πρώτη Φάση των Αστικών Πιλοτικών Προγραμμάτων (90-93)

Πόλη	Περιοχή στόχου	Συνολικό κόστος (MECU)	Επιχορήγηση από το ΕΤΠΑ (MECU)	Ποσοστό (%) της επιχορήγησης του ΕΤΠΑ στο συνολικό κόστος
<b>ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΑ<sup>2</sup> (20)</b>				
Αλμποργκ	Στόχος 2	2000	1000	50
Αμβέρσα	Κανένας	3000	1500	50
Αθήνα	Στόχος 1	7680	5760	75
Μπέλφαστ	Στόχος 1	6715	3357	50
Βερολίνο	Στόχος 1 (μ) <sup>3</sup> Στόχος 2 (μ)	10800	5400	50
Μπορντό	Στόχος 2 (μ)	571	250	43.7
Βρεμη	Στόχος 2 (μ)	3200	1600	50
Βρυξέλλες	Κανένας	2910	1455	50
Κοπενχάγη	Κανένας	4552	2276	50
Δουβλίνο	Στόχος 1	9400	4700	50
Γιβραλτάρ	Στόχος 2	5600	2800	50
Groningen	Κανένας	3180	1590	50
Λονδίνο	Στόχος 2 (μ)	10200	5100	50
Μασσαλία	Στόχος 2 (μ)	10000	4000	40
Μόνπελιερ	Κανένας	12700	6150	48.4
Neunkirchen	Στόχος 2	4000	2000	50
Paisley	Κανένας	3900	1950	50
Ροτερνταμ	Κανένας	5260	2630	50
Stoke on Trent	Στόχος 2	4000	2000	50
Θεσσαλονίκη	Στόχος 1	7300	5475	75
<b>ΤΕΛΙΚΗ ΦΑΣΗ<sup>4</sup> (7)</b>				
Γενεύη	Στόχος 2 (μ)	7000	3500	50
Λιέγη	Στόχος 2	46250	1500	32.4
Λισσαβόνα	Στόχος 1	7555	5665	75
Λυών	Κανένας	3900	1950	50
Μαδρίτη	Στόχος 2 (μ)	9199	4600	50
Βενετία	Στόχος 2 (μ)	10000	4000	40
Robla de Lillet	Στόχος 2	544	200	36.7
<b>ON GOING<sup>5</sup> (6)</b>				
Μπιλμπάο	Κανένας	8202	3267	39.8
Κορκ	Στόχος 1	2912	1750	60
Δρέσδη	Στόχος 1	7634	3500	45.8
Πορτο	Στόχος 1	5700	3515	61.7
Τουλούζη	Κανένας	14290	3600	25.2
Βαγιαδόλιδ	Στόχος 1	5733	3000	52.3
Σύνολο (33)		204.262	101.040	49.5

Πηγή: European Union, 1997a, σελ. 2

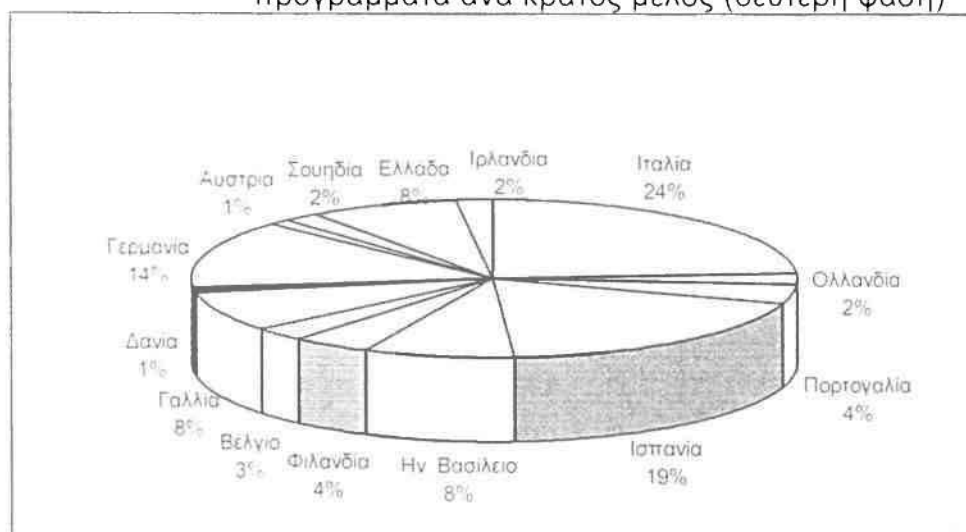
<sup>2</sup> Αναφέρεται σε προγράμματα που έκαναν αίτηση και έλαβαν τη χορήγηση του ΕΤΠΑ<sup>3</sup> Υποδηλώνει ότι μόνο κάποιο τμήμα της πόλης εντάσσεται σε περιοχή προτεραιότητας<sup>4</sup> Αναφέρεται σε προγράμματα που ολοκλήρωσαν την φάση της χρηματοδότησης και κατέθεσαν την τελική αναφορά στις υπηρεσίες της Επιτροπής<sup>5</sup> Αναφέρεται στα υπολοιπα προγράμματα

### Η δεύτερη φάση των αστικών πιλοτικών προγραμμάτων (1997-99)

Τον Ιούλιο του 1997, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εγκαινίασε τη δεύτερη φάση των ΑΠΠ με στόχο την υποστήριξη καινοτομιών σε θέματα αστικής αναγέννησης και σχεδιασμού στο πλαίσιο της ευρύτερης κοινοτικής πολιτικής για την προώθηση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Η πρόταση για την εφαρμογή της έγινε στις 30 Νοεμβρίου του 1995 με δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (Official Journal) για την υποβολή προτάσεων από τα ενδιαφερόμενα κράτη. Με το τέλος της προθεσμίας (29 Απριλίου 1996) συγκεντρώθηκαν 503 προτάσεις από τις οποίες μόνο ένα ποσοστό χρηματοδοτήθηκε, λόγω των περιορισμών του προϋπολογισμού (European Union, 1997b, σελ.3).

Το πρόγραμμα χρηματοδοτείται από το άρθρο 10 του ΕΤΠΑ και περιλαμβάνει 26 δράσεις σε 14 κράτη μέλη (δεν έγινε υποβολή προτάσεων από το Λουξεμβούργο) για το διάστημα 1997-99. Στο διάγραμμα που ακολουθεί απεικονίζεται η κατανομή των αιτήσεων για ΑΠΠ ανά χώρα.

**Διάγραμμα 3.2.:** Ποσοστό υποβολής προτάσεων για τα αστικά πιλοτικά προγράμματα ανά κράτος μέλος (δεύτερη φάση)



Πηγή: European Union, 1997b, σελ.3

Το 50% των προτάσεων προέρχεται από τρεις χώρες και συγκεκριμένα από την Ιταλία (24%), την Ισπανία (19%) και τη Γερμανία (14%). Ο πίνακας και η εικόνα που ακολουθούν, παρουσιάζουν τις πόλεις που εντάσσονται στη δεύτερη φάση των ΑΠΠ.



**Πίνακας 3.7: Δεύτερη Φάση των Αστικών Πιλοτικών Προγραμμάτων (1997- 1999)**

Πόλη	Περιοχή στόχου	Συνολικό κόστος (MECU)	Επιχορήγηση από το ΕΤΠΑ (MECU)	Ποσοστό (%) της επιχορήγησης του ΕΤΠΑ στο συνολικό κόστος
Αλεξανδρούπολη	Στόχος 1	3382	2536	75
Δυτική Αθήνα	Στόχος 1	464	3016	65
Μπιλμπάο	Στόχος 2	4963	2481	50
Κανάρια Νησιά	Στόχος 1	7008	2705	39
Γρανάδα	Στόχος 1	6051	2954	48.82
Λέσβη	Στόχος 1	7567	3000	39.6
Βρυξέλες	Κανένας	5950	1785	30
Ντόρτμουντ	Στόχος 2	2835	1388	48.95
Bremerhaven (Γερμανία)	Στόχος 2	4140	2070	50
Friedrichshain(Γερμανία)	Στόχος 1	4639	2192	47.25
Λειψίγ (Γερμανία)	Στόχος 1	3919	2939	75
Μπορντό	Στόχος 2 (μ)	13069	3000	23
Besancon	Κανένας	14273	3168	22.2
Μπρίντιζι	Στόχος 1	2751	2063	75
Μιλάνο	Κανένας	3358	1007	30
Ναπολι	Στόχος 1	4008	2967	74
Τορίνο	Στόχος 2	5069	2530	49.9
Δουβλίνο	Στόχος 1	2639	1979	75
Falun, Borlänge (Ισπανία)	Στόχος 2	3750	1875	50
Γκρατς (Αυστρία)	Κανένας	7149	2150	30
Ελσίνκι	Κανένας	9000	2700	30
Λάνκαστερ	Κανένας	6479	1939	29.9
Huddersfield (Η Βασίλεια)	Κανένας	10299	2926	28.42
Randers (Δανία)	Κανένας	7732	2247	29.1
Υτρέχτη	Κανένας	12587	2981	24
Vila do Conde (Πορτογαλία)	Στόχος 1	4641	3016	59.2
<b>Σύνολο</b>		<b>157722</b>	<b>63.614</b>	<b>39.18</b>

Πηγή: European Union, 1997β, σελ.5

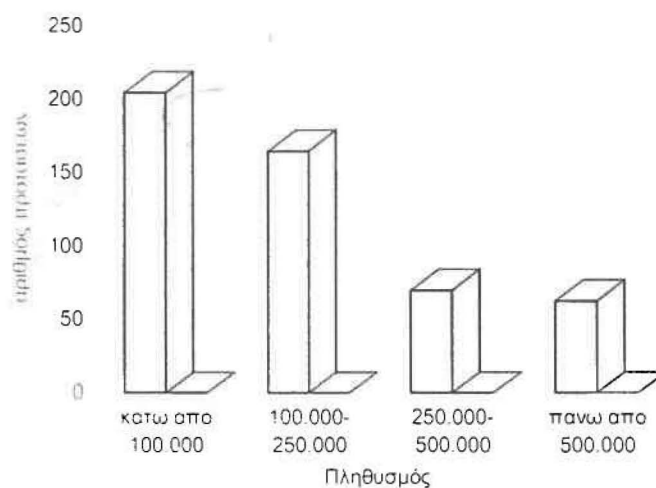


**Εικόνα 3.2:** Η δεύτερη φάση των αστικών πιλοτικών προγραμμάτων



Το εύρος του μεγέθους των πόλεων που υπέβαλλαν προτάσεις ποικίλει, περιλαμβάνοντας πρωτεύουσες των χωρών μελών όσο και μικρές πόλεις. Περίπου το 10% των προτάσεων προέρχεται από τις μεγαλύτερες πόλεις με πληθυσμό πάνω από 500.000 κατοίκους, ενώ ανάλογο ποσοστό αντιπροσωπεύουν και οι πόλεις με πληθυσμό μεταξύ 250.000 και 500.000 κατοίκους. Οι πόλεις μεσαίου μεγέθους, δηλαδή από 100.000 έως 200.000 κατ. συγκεντρώνουν το 30%, ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό των αιτήσεων προέρχεται από τις μικρότερες πόλεις με λιγότερους από 100.000 κατ. Πρόκειται για συνοικισμούς που βρίσκονται κοντά σε μεγάλα αστικά κέντρα ή για κωμοπόλεις τω λιγότερο αστικοποιημένων χωρών όπως της Σουηδίας και της Φιλανδίας. Το διάγραμμα 3.3., που ακολουθεί, περιγράφει την κατανομή των αιτήσεων για ΑΠΠ ανάλογα με το μέγεθος των ευρωπαϊκών πόλεων.

**Διάγραμμα 3.3.:** Κατανομή των αιτήσεων για ΑΠΕ ανά μέγεθος των ευρωπαϊκών πόλεων



Πηγή: European Union, 1997b, σελ.3

### 3.2 Κοινοτικές πρωτοβουλίες στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης

#### 3.2.1. LIFE

Το χρηματοδοτικό μέσο LIFE<sup>6</sup> εγκρίθηκε το 1992 για να ενθαρρύνει την ανάπτυξη και την εφαρμογή της κοινοτικής πολιτικής για το περιβάλλον χρηματοδοτώντας ορισμένες δράσεις προτεραιότητας στην Κοινότητα. Η οικονομική ενίσχυση απονέμεται είτε με τη μορφή συγχρηματοδοτούμενων δράσεων, είτε με τη μορφή μείωσης των τόκων ανάλογα με τη φύση των προς πραγματοποίηση δράσεων. Το ύψος της κοινοτικής συνεισφοράς κυμαίνεται μεταξύ 30 και 100% του κόστους ανάλογα με τη φύση της δράσης. Το ποσοστό της χρηματοδοτικής ενίσχυσης της Κοινότητας υπόκειται στα ακόλουθα όρια:

- 30% του κόστους εφόσον πρόκειται για δράσεις που συνεπάγονται τη χρηματοδότηση προσοδοφόρων επενδύσεων,
- 100% του κόστους για τα μέτρα που αποσκοπούν στη συλλογή των πληροφοριών που είναι αναγκαία για την εκτέλεση μιας δράσης

καθώς και για τα μέτρα τεχνικής βοήθειας που εφαρμόζονται με πρωτοβουλίες της Επιτροπής.

Οι δράσεις που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του LIFE εγκρίνονται από μια Επιτροπή που αποτελείται από αντιπροσώπους των κρατών μελών και προεδρεύεται από έναν αντιπρόσωπο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Οι δράσεις λαμβάνουν είτε τη μορφή μιας απόφασης της Επιτροπής που εγκρίνει τη δράση είτε τη μορφή μιας σύμβασης που ρυθμίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων με τους δικαιούχους που είναι υπεύθυνοι για την εκτέλεσή τους.

Το LIFE στοχεύει να προωθήσει και να επιδείξει πρότυπα συμπεριφοράς σύμφωνα με την αειφόρο ανάπτυξη μέσα στο πλαίσιο πολιτικής που προβλέπει το Πέμπτο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον. Όλοι οι τομείς δράσης του LIFE έχουν κάποια σχέση με το πρόγραμμα των αειφόρων πόλεων, αλλά αξίζει να ξεχωρίσουμε εδώ την προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης και την ποιότητα του περιβάλλοντος, την εκπαίδευση και την κατάρτιση και, στο πλαίσιο των υποχρεώσεων του Ρίο, δράσεις εκτός της ΕΕ, στις οποίες περιλαμβάνονται η παροχή τεχνικής βοήθειας για περιβαλλοντικές πολιτικές, προγράμματα δράσης και μεταφορά τεχνολογίας.

Εκτός από τον τομέα της βιομηχανίας (χαρτοβιομηχανία, κλωστοϋφαντουργία, αγροβιομηχανία) και τις σχετικές με την ελαχιστοποίηση των αποβλήτων τεχνολογίες, το LIFE χρησιμοποιήθηκε για να στηρίξει πολλές πρωτοβουλίες που αφορούν τη βελτίωση των αστικών συνθηκών, είτε μέσω της καλύτερης ενσωμάτωσης των αστικών ή περιαστικών φυσικών υπαίθριων χώρων, είτε μέσω της αξιολόγησης της βιωσιμότητας ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών που θα εξασφαλίσουν πιο ορθολογική αστική κινητικότητα (μείωση των διαδρομών με αυτοκίνητο) (ΕΕπ, 1997β, σελ.131).

Για την περίοδο 1996-99, το πεδίο δράσης του LIFE, που συσχετίζεται άμεσα ή έμμεσα με τις πόλεις, επικεντρώνεται στα ακόλουθα:

- προκαταρκτικές δράσεις που έχουν σχεδιαστεί για να συμβάλουν στην εφαρμογή της κοινοτικής περιβαλλοντικής πολιτικής και

<sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1973/92 του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 1992 σχετικά με τη δημιουργία ενός χρηματοδοτικού μέσου για το περιβάλλον (ΕΕ L 206, 22.07.1992, σελ. 1)

νομοθεσίας σε τέσσερις τομείς: παράκτιες περιοχές, μείωση των αποβλήτων, προστασία νερού και ρύπανση του αέρα,

- καινοτόμες δράσεις στο βιομηχανικό τομέα,
- δράσεις επίδειξης, προώθησης και τεχνικής βοήθειας για τις τοπικές αρχές, ώστε να ενθαρρυνθεί η περιβαλλοντική ενσωμάτωση στην ανάπτυξη και το σχεδιασμό της χρήσης γης.

Σύστημα οικολογικής διαχείρισης και οικολογικού ελέγχου (Eco Management and Audit Scheme ή EMAS)

Τον Ιούνιο του 1993 θεσπίστηκε από το Συμβούλιο, στο πλαίσιο του προγράμματος LIFE ένα κοινοτικό σύστημα οικολογικής διαχείρισης και οικολογικού ελέγχου, στο οποίο μπορούν να συμμετέχουν εκούσια οι επιχειρήσεις βιομηχανικών δραστηριοτήτων. Οι στόχοι αυτού του συστήματος τείνουν σε μία διαρκή βελτίωση των αποτελεσμάτων βιομηχανικών δραστηριοτήτων σχετικά με το περιβάλλον μέσω της καθιέρωσης και εφαρμογής από τις επιχειρήσεις περιβαλλοντικών πολιτικών και προγραμμάτων για τις εγκαταστάσεις τους και για τον τρόπο οργάνωσης της παραγωγικής τους διαδικασίας.

### **3.2.2 Πληροφόρηση σε θέματα περιβάλλοντος και δράσεις για την ευαισθητοποίηση και την ενημέρωση του κοινού<sup>1</sup>**

Το 1997 επιλέχθηκαν από την ΓΔ XI 59 προγράμματα ενημέρωσης του κοινού όσον αφορά τα περιβαλλοντικά προβλήματα με συνολικό προϋπολογισμό 5.357 MECU. Μερικά Από τα θέματα στα οποία δόθηκε προτεραιότητα είχαν σχέση με:

- την εφαρμογή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας,
- την ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών θεμάτων σε άλλους τομείς,
- το νερό,
- τα απόβλητα,
- το θόρυβο,

<sup>1</sup> Ο C138 της 17.05.93

- τη διατήρηση της φύσης.
- τη θέση της Κοινότητας στα παγκόσμια περιβαλλοντικά προβλήματα.

Η διάρκεια των προγραμμάτων δεν μπορεί να υπερβαίνει τον ένα χρόνο ενώ το ποσοστό χρηματοδότησης από την ΕΕ δεν θα πρέπει να ξεπερνάει το 50% του συνολικού κόστους.

Οι προτεραιότητες για τα προγράμματα που θα εφαρμοστούν το 1998 αφορούν:

- το νερό και ιδιαίτερα την πρακτική εφαρμογή των κοινοτικών οδηγιών για το πόσιμο νερό και τη διαχείριση των υγρών αποβλήτων,
- τον αέρα και ιδιαίτερα τη συμβολή των μεταφορών στην ποιότητα του αέρα.
- τα απόβλητα και συγκεκριμένα τη συλλογή, ανακύκλωση, και κομποστοποίηση των πλέον επικίνδυνων αποβλήτων,
- τη δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης στα πλαίσια των προτεινόμενων περιβαλλοντικών προγραμμάτων.

Στον πίνακα 3.8 που ακολουθεί περιγράφονται μερικές από τις δράσεις των επιμέρους κρατών μελών, που έχουν χρηματοδοτηθεί από την ΕΕ, με στόχο την ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα περιβάλλοντος.

**Πίνακας 3.8:** Ενέργειες πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης του κοινού σε θέματα περιβάλλοντος

Οργανισμός	Τίτλος προγράμματος	Χρηματοδότηση της ΕΕ σε ECU
Διεθνής Οργανισμός για το αστικό περιβάλλον (Ολλανδία)	Πρόγραμμα πληροφόρησης με τίτλο "Αειφορία μέσα από την περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση των Δήμων" (S.T.R.E.A.M.S.)	314.334
Οργανισμός περιβαλλοντικής Προστασίας (Κοπενχάγη)	"Οδηγός για το σχεδιασμό διαχείρισης των αποβλήτων"	107.301
Stichting Afval & Milieu (Ολλανδία)	"Δικτύωση στην Ευρώπη για τα απόβλητα και την αειφόρο ανάπτυξη" (N.E.W.S.)	182.395
Viladecans City Council (Ισπανία)	"Ανταλλαγή εμπειριών όσον αφορά την πληροφόρηση, την ευαισθητοποίηση και την συμμετοχή των πολιτών σε δράσεις μείωσης της ηχορύπανσης"	100.000
Friends of the Earth (Σκωτία)	"Αειφόρος χρήση των φυσικών πόρων της Ευρώπης" (S.U.R.E.)	192.832

Πηγή: Internet : <http://www.europa.eu.int/en/comm/dg11/funding/list.html> σελ.1 19/7/98



### 3.2.3 Χρηματοδοτική υποστήριξη των Ευρωπαϊκών Περιβαλλοντικών Οργανισμών<sup>8</sup>

Μία από τις προτεραιότητες της ΕΕ είναι η οικονομική ενίσχυση Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων (ΜΚΟ) των οποίων η κύρια μέριμνα είναι η προστασία του περιβάλλοντος. Μερικοί από τους οργανισμούς που δέχονται βοήθεια από την Κοινότητα ασχολούνται με δράσεις που σχετίζονται κυρίως με το αστικό περιβάλλον. Το ποσοστό χρηματοδότησης καλύπτει το 50% του συνολικού κόστους. Στον πίνακα 3.8., που ακολουθεί, αναφέρονται μερικοί από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς περιβάλλοντος που έχουν χρηματοδοτηθεί από την ΕΕ.

Πίνακας 3.9.: Χρηματοδότηση των Ευρωπαϊκών Οργανισμών Περιβάλλοντος

Οργανισμός	Στόχος του προγράμματος	Χρηματοδότηση της ΕΕ σε ECU
Ευρωπαϊκή διοικητική μονάδα περιβάλλοντος (Βέλγιο)	Περιβαλλοντική προστασία και αειφόρος ανάπτυξη	473.347
Friends of the Earth (Βέλγιο)	Περιβαλλοντική προστασία και αειφόρος ανάπτυξη	218.655
Γραφείο πληροφόρησης για τη Μεσόγειο (Ελλάδα)	Συντονισμός των μεσογειακών περιβαλλοντικών δραστηριοτήτων των ΜΚΟ	105.111
Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία για τις Μεταφορές και το Περιβάλλον (Βέλγιο)	Προώθηση μεταφορών εναρμονισμένων προς το περιβάλλον	109.327
Ομοσπονδία Ευρωπαίων Ποδηλατιστών	Προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου στο πλαίσιο μίας ενιαίας πολυτομεακής προσέγγισης	60.000
Med Forum (Ισπανία)	Σειρά συντονισμένων δράσεων που αφορούν την περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση και συνεργασία στην περιοχή της Μεσογείου	129.923

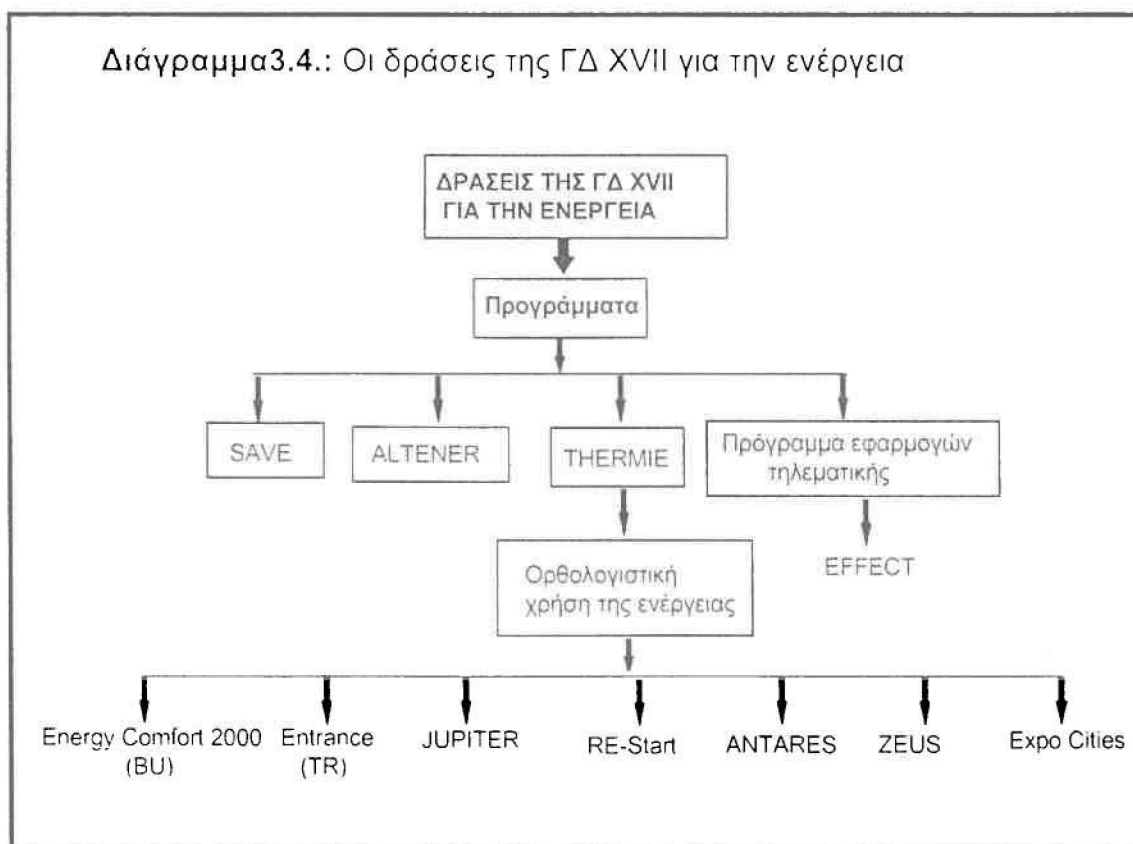
Πηγή: Internet : <http://www.europa.eu.int/en/comm/dg11/funding/list.html> σελ.7 19/7/98

<sup>8</sup> Απόφαση του Συμβουλίου αρ. 872/97/ΕΚ της 16.12.97 που δημοσιεύτηκε στον επίσημο τόπο στις 30.12.97 με αριθμό L354

### 3.3. Κοινοτικές πρωτοβουλίες στο πλαίσιο της ενεργειακής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η δέσμευση της Ένωσης να σταθεροποιήσει τις εκπομπές CO<sub>2</sub> μέχρι το έτος 2000 στα επίπεδα του 1990, αποτέλεσε τον βασικότερο λόγο για την ενσωμάτωση του περιβάλλοντος στα ενεργειακά προγράμματα της ΕΕ και για την χάραξη πολιτικής στον τομέα της ενέργειας. Τα προγράμματα αυτά περιορίζουν επίσης τις εκπομπές των παραδοσιακών ρύπων (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, O<sub>3</sub>) χάρη στα μέτρα για την ενεργειακή αποδοτικότητα και τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Η ΓΔ XVII της ΕΕπ, που είναι αρμόδια σε θέματα ενέργειας, επιδιώκει την προώθηση μίας σειράς προγραμμάτων με στόχο την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στην διαχείριση της ενέργειας. Το παρακάτω διάγραμμα περιγράφει συνοπτικά τα προγράμματα καθώς και τις δράσεις που εντάσσονται σε αυτά.

Διάγραμμα3.4.: Οι δράσεις της ΓΔ XVII για την ενέργεια



### 3.3.1. Το πρόγραμμα SAVE II

Το 1985 η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, στην προσπάθειά της να περιορίσει την κατανάλωση ενέργειας και κατ' επέκταση να μειώσει τη συγκέντρωση του CO<sub>2</sub> στην ατμόσφαιρα, κατέληξε στην υιοθέτηση ενός προγράμματος, γνωστό ως SAVE, στο πλαίσιο του οποίου δεσμεύτηκε να σταθεροποιήσει τα επίπεδα του CO<sub>2</sub> μέχρι το 2000 στα επίπεδα του 1990. Το πρόγραμμα SAVE τέθηκε σε λειτουργία το 1991 με συνολικό προϋπολογισμό 35 MECU και η πρώτη φάση του έληξε το 1995.

Οι δράσεις του προγράμματος μπορούν να ταξινομηθούν σε τρεις κατηγορίες. Η πρώτη περιλαμβάνει δράσεις νομοθετικού και διοικητικού περιεχομένου οι οποίες είναι σε συμφωνία με τις οδηγίες της ΕΕ και αφορούν τη λήψη μέτρων για τον περιορισμό του CO<sub>2</sub>, όπως ειδικά πρότυπα για τη μόνωση των κτιρίων. Η δεύτερη ενσωματώνει την οικονομική υποστήριξη του SAVE σε μη τεχνολογικά πιλοτικά προγράμματα που αφορούν την ενημέρωση των καταναλωτών για τη χρήση περισσότερο ενεργειακά αποδοτικών συσκευών, την διεξαγωγή μελετών για την κατασκευή κτιρίων με καλύτερα συστήματα μόνωσης και θέρμανσης. Τέλος η τρίτη κατηγορία περιλαμβάνει δράσεις που αποσκοπούν στη διάδοση των αποτελεσμάτων του προγράμματος και στην ενημέρωση, μέσω σεμιναρίων, συνεδρίων και εργαστηρίων, των εκπροσώπων της βιομηχανίας, των πανεπιστημίων, των κυβερνητικών αρχών, καθώς και των συμβούλων σε θέματα ενέργειας.

Βάσει της εμπειρίας από το πρόγραμμα SAVE, των συστάσεων που έγιναν από ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες και συνειδητοποιώντας την ανάγκη για συνεχή πρόοδο, προτάθηκε το 1995 η δεύτερη φάση του προγράμματος με τίτλο SAVE II.

Το SAVE II<sup>9</sup> προγραμματίζεται ότι θα ξεκινήσει την 1η Ιανουαρίου 1996 και θα διαρκέσει μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου του 2000. Η πρόταση της Επιτροπής προβλέπει έναν προϋπολογισμό 150 εκατ. ECU γι' αυτή την πενταετή περίοδο. Οι στόχοι του για το 1998 είναι:

<sup>9</sup> Οδηγία 96/737/ΕΕ

- Πιλοτικές δράσεις για την ορθολογική χρήση της ενέργειας στα κτίρια, στις ηλεκτρικές συσκευές, στις μεταφορές, στη βιομηχανία και δράσεις για δημιουργία περιφερειακών και τοπικών κέντρων ενέργειας.
- Μελέτες που να στοχεύουν στην εφαρμογή των μέτρων της ΕΕ για τη βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας

### 3.3.2 Το πρόγραμμα THERMIE

Στόχος του προγράμματος THERMIE 1990-1994 ήταν η επίδειξη και η προώθηση νέων, καθαρών και αποδοτικών τεχνολογιών στους τομείς της ορθολογικής χρήσης της ενέργειας, των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και των στερεών καυσίμων. Αποτέλεσε κύριο στοιχείο της απάντησης της ΕΕ σε θέματα κλιματικών αλλαγών και συνέβαλε στην προαγωγή του ρόλου των καθαρών ενεργειακών τεχνολογιών για τη σταθεροποίηση των εκπομπών CO<sub>2</sub> μέχρι το 2000.

Κατά το διάστημα 1990-1994, το πρόγραμμα χορήγησε ενίσχυση σε 726 έργα τεχνολογικής καινοτομίας συνολικού προϋπολογισμού 574 MECU. Μεγάλο τμήμα των έργων περιελάμβανε δράσεις με στόχο την **ορθολογική χρήση της ενέργειας** (Rational Use of Energy ή RUE) στα κτίρια, τη βιομηχανία και τις μεταφορές με συνολικό προϋπολογισμό 172 εκατ. ECU. Τον Ιανουάριο του 1995, το πρόγραμμα μετασχηματίστηκε σε ένα νέο πρόγραμμα μη πυρηνικής ενέργειας γνωστό ως JOULE- THERMIE που εντάσσεται στο τέταρτο πρόγραμμα της ΕΕ για έρευνα και τεχνολογική ανάπτυξη (Internet: <http://www.europa.eu.int/en/comm/dg17/achieved.htm> 23/7/1998).

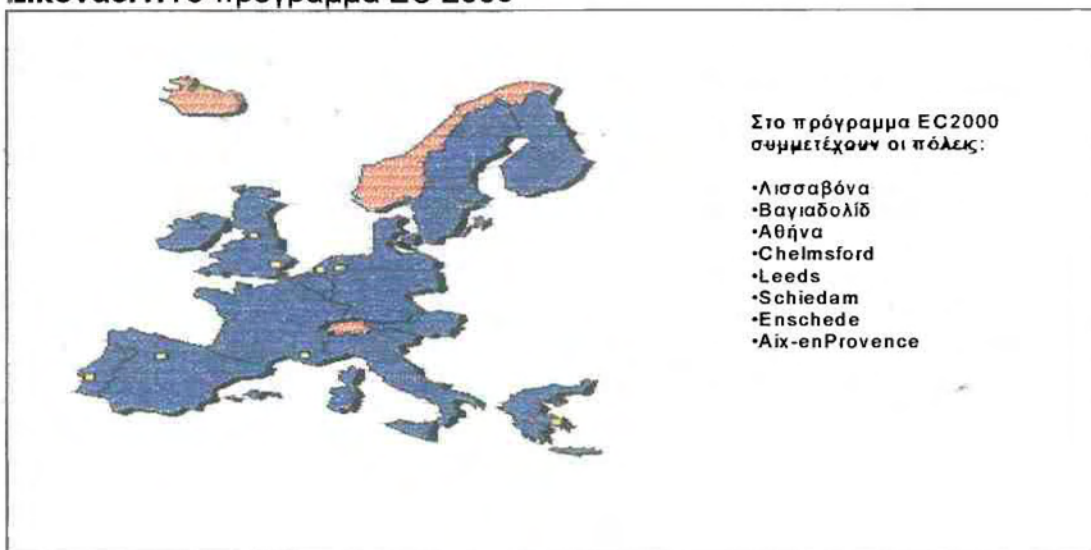
Μερικές από τις δράσεις που εντάσσονται στο πρόγραμμα, απευθύνονται κατά κύριο λόγο στις πόλεις επιδιώκοντας την εξοικονόμηση ενέργειας με στόχο, μεταξύ άλλων την προστασία του αέρα από τους ρύπους. Οι σημαντικότερες από αυτές αναλύονται παρακάτω.

#### 3.3.2.1. Energy Comfort 2000

Στόχος της εφαρμογής Energy Comfort 2000 είναι η εξοικονόμηση ενέργειας μέσω της ολοκληρωμένης σχεδίασης των νέων εμπορικών και

δημόσιων κτιρίων, με στόχο τον περιορισμό των αρνητικών επιδράσεων στο περιβάλλον. Η ολοκληρωμένη σχεδίαση αφορά τον περιορισμό της ενέργειας που χρησιμοποιείται για τη θέρμανση, τον εξαερισμό και το φωτισμό των κτιρίων.

**Εικόνα3.1:** Το πρόγραμμα EC 2000



Πηγή:Internet:<http://europa.eu.int/en/comm/dg17/thermie/ec2000.htm> 23/7/98

Στο πλαίσιο του προγράμματος χρηματοδοτήθηκαν συνολικά 8 έργα σε 8 κράτη μέλη της ΕΕ που περιλάμβαναν το σχεδιασμό, την κατασκευή και την παρακολούθηση 8 νέων, μη οικιακών, κτιρίων.

Η συνολική χρηματοδότηση του έργου ανέρχεται στα 95.000 MECU, ενώ το πρόγραμμα THERMIE συγχρηματοδοτεί το Energy Comfort 2000 με το ποσό των 3.490 MECU.

### 3.3.2.2 Entrance

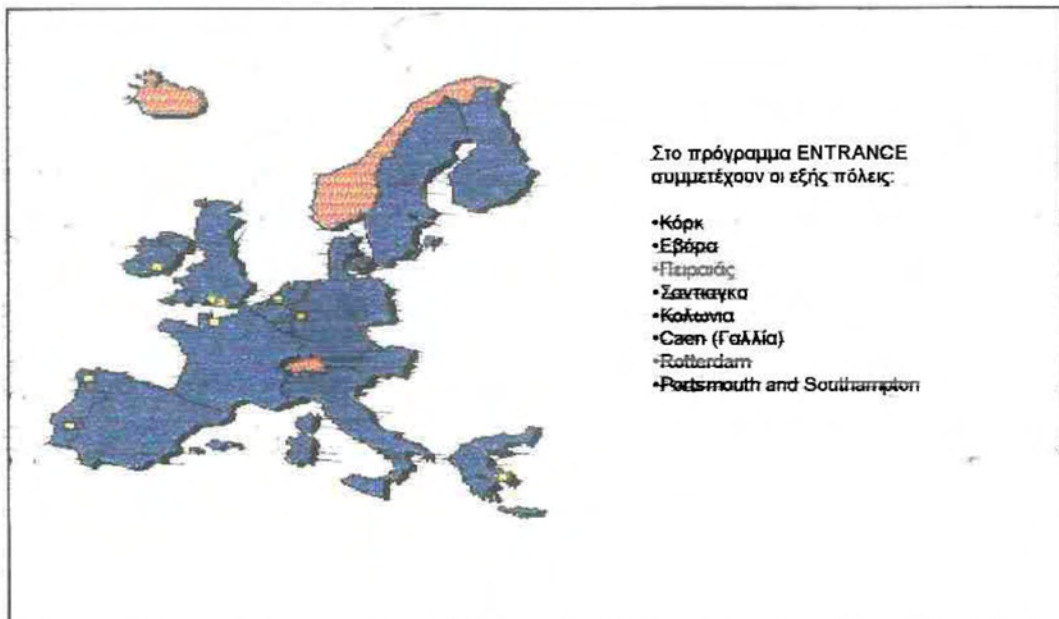
Το πρόγραμμα Entrance προωθεί πρακτικές μεθόδους για τη βελτίωση των μεταφορών στις ευρωπαϊκές πόλεις, με στόχο την εξοικονόμηση ενέργειας, την μείωση των εκπομπών των ρύπων που προέρχονται από τα οχήματα και συνεπώς τη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Για να το πετύχει αυτό ενθαρρύνει:

- την αύξηση της χρήσης των δημόσιων μεταφορών μέσω της βελτίωσης συστημάτων πληροφοριών,
- την αποτελεσματικότερη χρήση της ενέργειας στα αυτοκίνητα μέσω μιας πιο ενιαίας διαχείρισης των μεταφορών,



- τον έλεγχο των επιδράσεων των διαφόρων καυσίμων στην ανθρώπινη υγεία.

**Εικόνα 3.2.: Το πρόγραμμα Entrance**



Πηγή:Internet:[http:// europa.eu.int/en/comm/dg17/thermie/c29.htm](http://europa.eu.int/en/comm/dg17/thermie/c29.htm) 23/7/98.

Η συνολική χρηματοδότηση του έργου ανέρχεται στα 28.251 MECU, ενώ το πρόγραμμα THERMIE συγχρηματοδοτεί το Entrance με το ποσό των 10.499.660 ECU.

### 3.3.2.3 JUPITER

Το πρόγραμμα JUPITER προωθείται από 6 πόλεις της ΕΕ και περιλαμβάνει συνδυασμένες δράσεις από τους τομείς της ενέργειας και των μεταφορών. Κύριος στόχος του είναι η προστασία του περιβάλλοντος μέσω της επίδειξης δυνατοτήτων για την ορθολογική χρήση της ενέργειας όπως:

- εφαρμογή ενιαίων πολιτικών μεταφοράς που στοχεύουν στην αύξηση της χρήσης των δημόσιων μεταφορών και της περιορισμένης χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου,
- εισαγωγή νέων οχημάτων στις δημόσιες μεταφορές με περιορισμένη χρήση καυσίμων,
- χρήση εναλλακτικών τεχνολογιών καυσίμων (alternative fuel technologies).

**Εικόνα 3.3.: Το πρόγραμμα JUPITER**



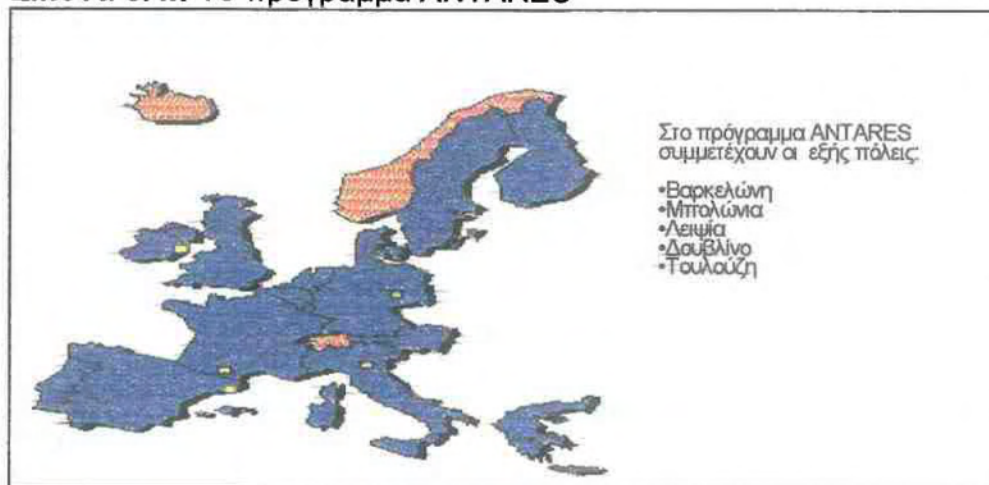
Πηγή: Internet: <http://europa.eu.int/en/comm/dg17/thermie/jupiter.htm> 23/7/1998

#### 3.3.2.4. ANTARES

Το πρόγραμμα ANTARES περιλαμβάνει δράσεις στον τομέα των μεταφορών με στόχο την εξοικονόμηση ενέργειας. Οι κύριοι στόχοι του είναι:

- η βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος μέσω της μείωσης των επιπέδων της ατμοσφαιρικής και ακουστικής ρύπανσης,
- η μείωση των κυκλοφοριακών συμφορήσεων μέσω της ορθολογιστικής οργάνωσης της αστικής κινητικότητας και της προώθησης των δημόσιων μεταφορών,
- η προώθηση συστημάτων τηλεματικής για την καλύτερη λειτουργία των δημόσιων μεταφορών.

**Εικόνα 3.4.: Το πρόγραμμα ANTARES**



Πηγή: Internet: <http://europa.eu.int/en/comm/dg17/thermie/jAntares.htm> 23/7/1998

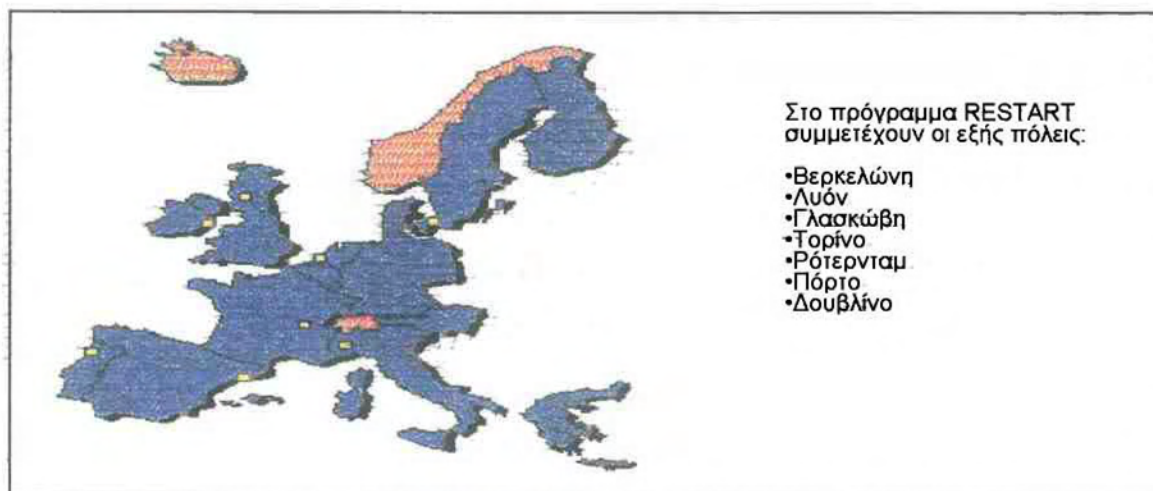
## 3.3.2.5 RE-Start

Στόχος του προγράμματος είναι η παροχή στις δημόσιες αρχές, στους οργανισμούς και στους επαγγελματίες των μεγάλων ευρωπαϊκών βιομηχανικών πόλεων, κάποιων «υποδειγματικών αστικών προγραμμάτων» που αφορούν καινοτόμες δράσεις στους τομείς της ενέργειας και του περιβάλλοντος σε αστικό επίπεδο. Τα εν λόγω προγράμματα λαμβάνουν υπόψη τους κάποια κριτήρια που πρέπει να πληρούν όλες οι πόλεις που συμμετέχουν στο πρόγραμμα RE-Start όπως:

- την εξασφάλιση ενός χώρου όπου θα εφαρμοστεί το πρόγραμμα κατά προτεραιότητα στο κέντρο της πόλης (πρώην βιομηχανική περιοχή η οποία εντάσσεται σε πρόγραμμα ανάπλασης),
- η περιοχή ανάπλασης θα πρέπει να είναι πολυλειτουργική και να περιλαμβάνει κατοικίες, εμπορικά κέντρα, βιομηχανικές εγκαταστάσεις υψηλής τεχνολογίας, κτίρια του τριτογενούς τομέα κ.α.

Το πρόγραμμα περιλαμβάνει 8 πόλεις (βλ. Χάρτης 3.5.) και προβλέπεται να εφαρμοστεί σε 2500 κατοικίες καθώς και σε πολλά εμπορικά και πολιτιστικά κτίρια.

**Εικόνα 3.5.:** το πρόγραμμα RESTART



Πηγή: Internet: <http://europa.eu.int/en/comm/dg17/thermie/restart.htm> 23/7/1998

Οι προβλεπόμενες τιμές όσον αφορά την εξοικονόμηση ενέργειας και τον περιορισμό της εκπομπής του CO<sub>2</sub> περιγράφονται στον πίνακα 3.9. που ακολουθεί.



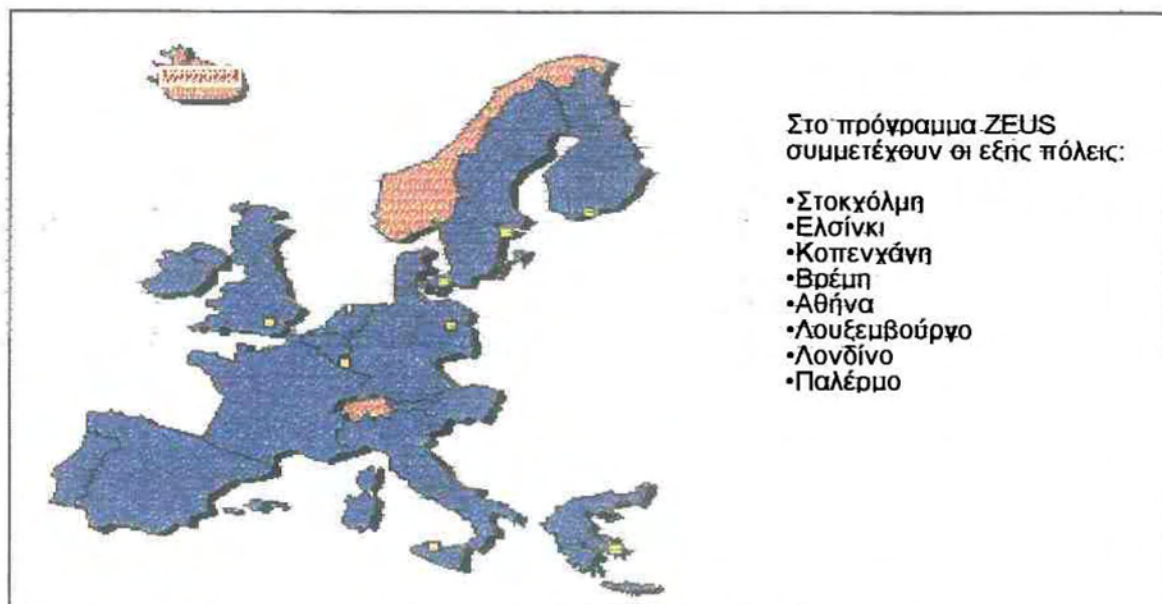
**Πίνακας 3.10:** Προβλεπόμενα οφέλη της εφαρμογής του RE-Start

Πόλη	Εξοικονόμηση ενέργειας (toe)	Μείωση της εκπομπής CO <sub>2</sub> (τόνοι)
Βαρκελώνη	352	831
Γλασκόβη	97	218
Λυών	84	135
Τορίνο	233	804
Ρότερνταμ	165	288
Κοπενχάγη	147	324
Πόρτο	136	300
Δουβλίνο	655	1691

Πηγή: Internet: [europa.eu.int/en/comm/dg17/thermie/restart.htm](http://europa.eu.int/en/comm/dg17/thermie/restart.htm) 23/7/1998

### 3.3.2.6 ZEUS

Στόχος του προγράμματος ZEUS, είναι η προώθηση της χρήσης οχημάτων περιορισμένων εκπομπών ρύπων. Το πρόγραμμα, στο οποίο συμμετέχουν 8 ευρωπαϊκές πόλεις, αποσκοπεί στην άρση των εμποδίων της αγοράς όσον αφορά την κυκλοφορία αυτών των οχημάτων. Μερικά από τα εμπόδια είναι το υψηλό κόστος των ήδη διαθέσιμων οχημάτων και η έλλειψη επαρκών υποδομών για καύσιμα και συντήρηση ενώ τα μέτρα που προτείνονται περιλαμβάνουν την προώθηση κινήτρων για τη δημόσια χρήση πιο ενεργειακά αποδοτικών μεταφορών.

**Εικόνα 3.6:** Το πρόγραμμα ZEUS

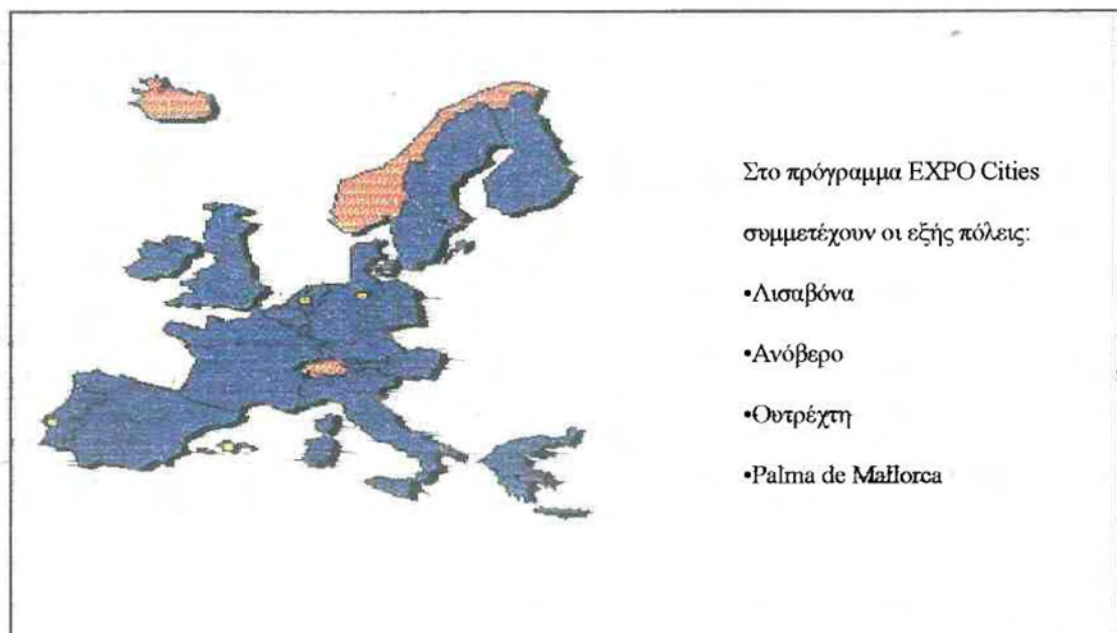
Πηγή: Internet: <http://europa.eu.int/en/comm/dg17/thermie/n29.htm> 23/7/98

### 3.3.2.7 EXPO CITIES -Ο ενεργειακός σχεδιασμός των πόλεων

Το πρόγραμμα Expo Cities αποτελεί μία διευρωπαϊκή προσπάθεια για την κατασκευή των απαραίτητων υποδομών στις πόλεις που απαιτούνται για την αειφόρο διαχείριση της ενέργειας και οι οποίες περιλαμβάνουν:

- αποδοτικά ενεργειακά δίκτυα διανομής της ενέργειας,
- εγκαταστάσεις διαχείρισης των αποβλήτων και του νερού με ανανεώσιμες πηγές ενέργειας,
- σταθμοί ελέγχου των ρύπων,
- κτιριακές εγκαταστάσεις για πάνω από 4000 νοικοκυριά.

**Εικόνα 3.7.:** Το πρόγραμμα EXPO Cities



Πηγή: Internet: <http://europa.eu.int/en/comm/dg17/thermie/n28.htm> 23/7/1998

### 3.3.3 Το πρόγραμμα Altener

Η Κοινότητα προσφέρει την υποστήριξή της σε σειρά δράσεων, που έχουν ως στόχο την προαγωγή των ανανεώσιμων ενεργειών, στα πλαίσια του προγράμματος Altener διάρκειας πέντε ετών και οι οποίες διακρίνονται στις εξής τέσσερις κατηγορίες:

- μελέτες και τεχνικές αξιολόγησης που σκοπό έχουν τον καθορισμό προτύπων ή τεχνικών προδιαγραφών,



- μέτρα για την υποστήριξη των πρωτοβουλιών των κρατών μελών που αποβλέπουν στη διεύρυνση ή τη δημιουργία υποδομής για τις ανανεώσιμες πηγές.
- μέτρα για την ενθάρρυνση της δημιουργίας δικτύου πληροφοριών , με σκοπό τη βελτίωση του συντονισμού των εθνικών, κοινοτικών και διεθνών δραστηριοτήτων με τη δημιουργία κατάλληλων μέσων ανταλλαγής πληροφοριών.

Το ποσό που κρίνεται αναγκαίο από τα κοινοτικά δημοσιονομικά μέσα για την εφαρμογή του προγράμματος ανέρχεται σε 40 εκατομμύρια ECU για την περίοδο 1993-1997 και το ποσοστό χρηματοδότησης κυμαίνεται μεταξύ 30 και 50%.

Οι στόχοι του προγράμματος για το έτος 2005 είναι:

- ο διπλασιασμός της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας από 4% που ήταν το 1991 σε 8% το 2005,
- τριπλασιασμός της παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμους πόρους.
- διασφάλιση της καλύτερης χρήσης των τοπικών πόρων ενέργειας, στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής προστασίας.

#### **3.3.4 Εφαρμογές τηλεματικής- Το πρόγραμμα EFFECT**

Το πρόγραμμα EFFECT (Environmental Forecasting For the Effective Control of Traffic) είναι ένα πρόγραμμα τηλεματικής στον τομέα του περιβάλλοντος, που συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Γενική Διεύθυνση 17) και αφορά την περιβαλλοντική πρόβλεψη για τον αποτελεσματικό έλεγχο της οδικής κυκλοφορίας.

Σκοπός του προγράμματος είναι η πρόβλεψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε πραγματικό χρόνο και η εφαρμογή κατάλληλων μέτρων διαχείρισης της κυκλοφορίας για την αποτελεσματική αντιμετώπιση της ρύπανσης σε περιοχές όπου παρουσιάζεται πρόβλημα. Αυτό επιτυγχάνεται με ένα καινοτομικό συνδυασμό μοντέλων παρακολούθησης των ατμοσφαιρικών συνθηκών και λήψης σε πραγματικό χρόνο για τον όγκο της κυκλοφορίας, τους ατμοσφαιρικούς ρύπους και τις μετεωρολογικές συνθήκες

που βασίζεται στην εφαρμογή της τηλεματικής, δηλαδή ένα συνδυασμό τηλεπικοινωνιών και πληροφορικής.

Με βάση αυτές τις πληροφορίες αναπτύσσεται μία στρατηγική για τον περιορισμό της κυκλοφοριακής κίνησης και τη μείωση του προβλήματος στα συγκεκριμένα σημεία, η οποία βασίζεται στην ενημέρωση των πολιτών και ιδιαίτερα των οδηγών μέσα από σύγχρονα μέσα και μεθόδους πληροφόρησης (οθόνες προβολής μηνυμάτων στο δρόμο, ψηφιακά μηνύματα στο ραδιόφωνο).

Το πρόγραμμα EFFECT άρχισε τον Ιανουάριο του 1996 και έχει διάρκεια 30 μηνών. Έχει συνολικό προϋπολογισμό 500 εκ. δρχ. από τα οποία η Ευρωπαϊκή Επιτροπή χρηματοδοτεί το 43% (210 εκ. δρχ.).

### 3.4 Κοινοτικές πρωτοβουλίες στο πλαίσιο της πολιτικής για την έρευνα και την τεχνολογική ανάπτυξη

Ανάμεσα στα διάφορα κοινοτικά ερευνητικά προγράμματα μεγαλύτερο ενδιαφέρον για τους ΟΤΑ και ειδικότερα για τους Δήμους θα μπορούσε να παρουσιάζει το πρόγραμμα αστικής δράσης ETA για μία βιώσιμη πόλη το οποίο εντάσσεται στα πλαίσια των κοινοτικών δράσεων Ερευνητικής και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (ETA) δημιουργήθηκε μετά από πρόταση του δικτύου πόλεων που είχε συσταθεί στα πλαίσια του ανάλογου περιεχομένου προγράμματος FAST. Οι βασικοί στόχοι αυτού του Ερευνητικού προγράμματος είναι να κατανοηθεί καλύτερα η συμπεριφορά της πόλης ως συστήματος, να προταθούν λύσεις που θα στηρίζονται σε χρήση προηγμένων τεχνολογικών εφαρμογών, να αξιοποιηθεί η πολυμορφία των πόλεων και να ισχυροποιηθούν οι τρέχουσες τοπικές καινοτόμες πρωτοβουλίες με την εφαρμογή ενός κοινοτικού προγράμματος αξιολόγησης. Το πρόγραμμα υποδιαιρείται σε τρεις κύριες δράσεις εφαρμογής τεχνολογικών επιλογών που αποσκοπούν συγκεκριμένα:

- Στην προώθηση της παρέμβασης στο σχέδιο πόλης, ώστε να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στον ανθρώπινο παράγοντα και στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και της πολιτιστικής-φυλετικής συνύπαρξης.

- Στη δημιουργία συνθηκών που θα μετριάσουν την πίεση που ασκεί η διεθνοποίηση της οικονομίας στις αναπτυξιακές επιλογές της πόλης, ώστε να διαφυλαχθεί η τοπική πολυμορφία και να αξιοποιηθούν οι τοπικοί πόροι.
- Στην ολοκλήρωση της «Αειφόρου πόλης».

### 3.5 Συμπεράσματα

Αναμφίβολα, τα διαρθρωτικά ταμεία αποτελούν το βασικότερο χρηματοδοτικό μηχανισμό που διαθέτει η ΕΕ για την υλοποίηση των κοινών προτεραιοτήτων της σε θέματα ανάπτυξης των πόλεων και προστασίας του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντός τους. Τα αποτελέσματα της πρωτοβουλίας URBAN, τόσο από την άποψη των έργων που πραγματοποιήθηκαν όσο και από την άποψη της διαφήμισης των κοινοτικών δράσεων στους πολίτες, αποτελούν υπόδειγμα των πλεονεκτημάτων των ευρωπαϊκών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον. Στόχος της οικονομικής ενίσχυσης της ΕΕ είναι τόσο η κατασκευή των υλικών υποδομών, που κρίνονται απαραίτητες για την διασφάλιση της ποιότητας ζωής, όσο και η προώθηση δικτύων συνεργασίας μεταξύ των πόλεων με στόχο την ανταλλαγή εμπειριών και τεχνογνωσίας για την αντιμετώπιση κοινών προβλημάτων.

Μεγάλης σημασίας θεωρούνται και οι συμπληρωματικές οικονομικές ενισχύσεις που παρέχονται από την περιβαλλοντική και ενεργειακή πολιτική, οι οποίες παρέχουν κάποια χρηματικά ποσά που απευθύνονται κατά κύριο λόγο στις πόλεις. Εντούτοις η μελλοντική αναθεώρηση του κανονισμού των διαρθρωτικών ταμείων και τα νέα κριτήρια όσον αφορά τις ενέργειες για την αντιμετώπιση της περιβαλλοντικής υποβάθμισης των αστικών κέντρων ενδέχεται να περιορίσουν τις οικονομικές ενισχύσεις και να δυσχεραίνουν την υλοποίηση των έργων στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης των πόλεων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>

# Μηχανισμοί στήριξης της έρευνας και της συνεργασίας για την προστασία του αστικού περιβάλλοντος

### 4.1 Εισαγωγή

Οι ιδέες και η πείρα στην ανάπτυξη, διαχείριση και εφαρμογή πολιτικών και προγραμμάτων για πόλεις και κωμοπόλεις, καταμερίζονται όλο και περισσότερο τόσο μέσω ανεπίσημης όσο και περισσότερο επίσημης δικτύωσης σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και διεθνές επίπεδο, με την ενθάρρυνση και, σε ορισμένες περιπτώσεις, με τη χρηματοδοτική στήριξη των εθνικών κυβερνήσεων, της ΕΕ και των διεθνών οργανισμών.

Αρχικά, γίνεται μία σύντομη αναφορά στους ευρωπαϊκούς αλλά και στους παγκόσμιας δράσης οργανισμούς που έχουν ως αποστολή την διασφάλιση της ποιότητας του περιβάλλοντος και την προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των πόλεων. Στη συνέχεια, περιγράφεται η δράση των κυριότερων δικτύων, καθώς και οι πόλεις-μέλη που συμμετέχουν σ' αυτά. Στην κατεύθυνση αυτή, περιλαμβάνονται τόσο τα μεγάλα ευρωπαϊκά δίκτυα για τα οποία η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί ένα κομμάτι της πολυσύνθετης δράσης τους όσο και οι δικτυώσεις μικρότερης εμβέλειας, οι οποίες έχουν ως αποστολή την εφαρμογή πιο ειδικευμένων παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον.

### 4.2 Οργανισμοί

#### 4.2.1 Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) συστήθηκε με τον κανονισμό 1210/90 του Συμβουλίου της Ε.Ε. και εποπτεύεται από τη Γενική Διεύθυνση ΧΙ της ΕΕπ. Βασικός στόχος του ΕΟΠ είναι η δημιουργία μόνιμου

δικτύου πληροφοριών και παρατηρήσεων σχετικών με το περιβάλλον, σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Με τη βοήθεια του δικτύου θα καταστεί δυνατή η περιγραφή της παρούσας και προβλεπόμενης κατάστασης ως προς την ποιότητα, τις πιέσεις και την ευαισθησία του περιβάλλοντος στον Ευρωπαϊκό χώρο.

#### **4.2.2 Το Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο**

Το Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο (Environment Institute) ιδρύθηκε το 1988, ενσωματώνοντας όλες τις δράσεις του προγράμματος προστασίας του περιβάλλοντος, με κύρια αποστολή την επιστημονική υποστήριξη των τομεακών πολιτικών και δράσεων της Ε.Ε. (που απορροφούν το 70% των γνώσεων του Ινστιτούτου) και τη συμμετοχή της στα διεθνή προγράμματα συνεργασίας για το περιβάλλον (30% των γνώσεων).

Οι σημαντικότερες δράσεις του ινστιτούτου αφορούν την επιστημονική έρευνα, την υποστήριξη των διαμορφωτών πολιτικής σε θέματα παρακολούθησης του περιβάλλοντος και τη συμβολή σε θέματα νομοθετικά. (Internet: <http://www.jrc.it/overview/whatwedo/content.html> 5/8/1998)

#### **4.2.3 Διεθνές Συμβούλιο Τοπικών Πρωτοβουλιών για το Περιβάλλον (ICLEI)**

Το Διεθνές Συμβούλιο για τις τοπικές περιβαλλοντικές πρωτοβουλίες ιδρύθηκε το 1990, μέσω της συνεργασίας της Διεθνούς Ένωσης των Τοπικών Αρχών (IULA) και του περιβαλλοντικού προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών, και αποτελεί τον Διεθνή Οργανισμό Περιβάλλοντος για τις τοπικές αρχές. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η παγκόσμια κατανάλωση και παραγωγή αποβλήτων συγκεντρώνεται σταδιακά στις αστικές περιοχές, αποστολή του οργανισμού είναι:

- να προσφέρουν, ως διεθνές ίδρυμα της αειφόρου ανάπτυξης και της περιβαλλοντικής προστασίας, πολιτικές, προγράμματα και τεχνικές που να μπορούν να εφαρμοστούν σε τοπικό επίπεδο,



- να προωθούν κοινά προγράμματα και εκστρατείες μεταξύ των τοπικών αρχών για την ανάπτυξη νέων μεθόδων προσδιορισμού των περιβαλλοντικών προβλημάτων,
- να οργανώνουν προγράμματα κατάρτισης και να δημοσιεύουν εγχειρίδια περιβαλλοντικής διαχείρισης.

Μία από τις σημαντικότερες εκστρατείες, στην οποία συμμετέχουν και 76 πόλεις της Ευρώπης, είναι η εκστρατεία για τις κλιματικές αλλαγές που αποσκοπεί στον περιορισμό του φαινομένου του θερμοκηπίου μέσω της βελτίωσης της ποιότητας του αέρα σε τοπικό επίπεδο. Το 1997 στην εκστρατεία συμμετείχαν 202 πόλεις, οι οποίες συγκέντρωναν το 5% των εκπεμπόμενων ρύπων που ευθύνονται για την αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη. Στόχος του συμβουλίου, στο πλαίσιο της συγκεκριμένης προσπάθειας, είναι ο καθορισμός προτύπων, αναλυτικών πλαισίων δράσης και τεχνικών προδιαγραφών που πρέπει να εφαρμοστούν από τις πόλεις καθώς και η δημοσίευση των αποτελεσμάτων και βελτιώσεων που έχουν επιτευχθεί.

#### **4.2.4 Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Δήμων και Περιφερειών**

Η ανάγκη για διαπεριφερειακή συνεργασία και ανταλλαγή τεχνογνωσίας μεταξύ των ευρωπαϊκών πόλεων συνέβαλλε στη δημιουργία του Συμβουλίου των ευρωπαϊκών δήμων το 1951, το οποίο το 1984 μετονομάστηκε σε Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Δήμων και Περιφερειών (ΣΕΔΠ). Πέρα από τις υπηρεσίες που προσφέρει στις τοπικές και περιφερειακές αρχές, αποτελεί και το πιο διευρυμένο δίκτυο αδελφοποιημένων πόλεων (9000 αδελφοποιήσεις). Ένας από τους βασικότερους στόχους του είναι η προώθηση της συνεργασίας μεταξύ των ευρωπαϊκών πόλεων σε ένα εύρος θεμάτων, μεταξύ των οποίων και το περιβάλλον. Η χρηματοδότηση των παραπάνω δράσεων προέρχεται από το ίδιο το Συμβούλιο, τις τοπικές και περιφερειακές αυτοδιοικήσεις και από ένα κονδύλιο του άρθρου 10 του ΕΤΠΑ.

Η ομάδα εργασίας (working group) του Συμβουλίου, σε θέματα περιβάλλοντος, συνεργάζεται με ένα εύρος ομάδων, ειδικών σε θέματα περιβάλλοντος, όπως την ομάδα εμπειρογνομώνων του αστικού

περιβάλλοντος, το γενικό φόρουμ συμβούλων για το περιβάλλον (General Consultative Forum), την ομάδα εμπειρογνομώνων για τα ενεργειακά πρότυπα των κτιρίων, τη διαχείριση των αποβλήτων κ.α. Επίσης το ΣΕΔΠ είναι μέλος της Επιτροπής που συντονίζει την εκστρατεία για τις ευρωπαϊκές αειφόρες πόλεις.

#### 4.2.5 Η Επιτροπή των Περιφερειών

Η Επιτροπή των Περιφερειών θεσπίστηκε από τη συνθήκη του Μάαστριχτ και αποτελεί ένα συμβουλευτικό όργανο που αποσκοπεί στην εμπλοκή των περιφερειακών και τοπικών αρχών στην ανάπτυξη και εφαρμογή των πολιτικών της Ε.Ε. Μεταξύ των αρμοδιοτήτων της Επιτροπής περιλαμβάνεται και η συμμετοχή της σε θέματα πολιτικής που επιδρούν στις πόλεις, όπως είναι η περιβαλλοντική προστασία.

Απαρτίζεται από οχτώ Επιτροπές από τις οποίες υπεύθυνη για τα περιβαλλοντικά προβλήματα των πόλεων είναι η Επιτροπή 4 (υπεύθυνη για τις Αστικές πολιτικές) και η Επιτροπή 5 (υπεύθυνη για τις χρήσεις γης, το περιβάλλον και την ενέργεια).

### 4.3 Ευρωπαϊκά δίκτυα

Σε μία εποχή, όπου η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας, η επικράτηση νέων ευέλικτων συστημάτων παραγωγής και η ελαχιστοποίηση των αποστάσεων αλλάζουν την ευρωπαϊκή γεωγραφία, ο ρόλος των πόλεων κρίνεται καθοριστικός. Τα ευρωπαϊκά μητροπολιτικά κέντρα καλούνται να ανταγωνιστούν σε έναν παγκόσμιο αγώνα δρόμου με στόχο την προσέλκυση των επενδύσεων- που αποτελούν το "εισιτήριο" για την οικονομική ανάπτυξη μιας περιοχής- και τη διασφάλιση της θέσης τους στην κορυφή της αστικής ιεραρχίας. Τα νέα κριτήρια που εγγυώνται την ελκυστικότητα μιας πόλης και την εξασφάλιση της οικονομικής της ανάπτυξης, διευρύνονται ολοένα και περισσότερο συμβάλλοντας στην αύξηση του ανταγωνισμού.

Για να ανταποκριθούν οι πόλεις στα νέα δεδομένα συμμετέχουν σε δίκτυα συνεργασίας με άλλες πόλεις σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, με στόχο την ανταλλαγή εμπειριών και τεχνογνωσίας. Μέσω αυτών

των δικτύων επιδιώκεται η συνεργασία τόσο γειτονικών πόλεων όσο και πόλεων απομακρυσμένων μεταξύ τους που τους συνδέουν κοινά χαρακτηριστικά και κοινά προβλήματα (Μπεριάτος Η., 1997, σελ. 9).

Τα κριτήρια ένταξης μίας πόλης σε ένα συγκεκριμένο δίκτυο μπορούν να συνοψισθούν σε δύο κατηγορίες:

- Η πρώτη κατηγορία αφορά το μέγεθος της πόλης, ιδιαίτερα του πληθυσμού της αλλά και της "ποσότητας" ορισμένων δραστηριοτήτων που συγκεντρώνει.
- Η δεύτερη κατηγορία κριτηρίων έχει να κάνει με όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά που συνθέτουν την ειδίκευση της σε σχέση με τους τομείς της οικονομίας αλλά και τις πολιτιστικές-κοινωνικές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στο εσωτερικό της.

Τα δίκτυα συνεργασίας μπόρεσαν να αναπτυχθούν χάρη στην προώθηση προγραμμάτων που χρηματοδοτήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή με το άρθρο 10 του κανονισμού του ΕΤΠΑ 4254/88 και το κονδύλιο του προϋπολογισμού Β26001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου το 1989. Το πρώτο από τα προγράμματα αυτά, γνωστό ως Πρόγραμμα Ανταλλαγής Εμπειριών, άρχισε το 1989 και αφορούσε τις τοπικές αυτοδιοικήσεις των 12 χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αργότερα ονομάστηκε Πρόγραμμα Δράσης των Εδαφικών Αρχών της Ευρώπης (PACTE). Ο συντονισμός και η διαχείριση του προγράμματος ανατέθηκαν στο Συμβούλιο των Δήμων και Περιφερειών της Ευρώπης (ΣΔΠΕ) που διαχειρίζεται το πρόγραμμα με τη βοήθεια των εθνικών συντονιστών. Τα κυριότερα θέματα συνεργασίας αφορούν τους εξής τομείς:

- Δημόσια διοίκηση
- Μεταφορές
- Τεχνολογία και έρευνα
- Περιβάλλον
- Υποστήριξη των Μικρομεσαίων Επιχειρήσεων
- Ενέργεια και τοπικοί πόροι
- Τουριστική ανάπτυξη
- Οργάνωση και διαχείριση της χωρικής ανάπτυξης

Αρκετά από τα υπάρχοντα ευρωπαϊκά δίκτυα της τοπικής αυτοδιοίκησης έχουν μια περιβαλλοντική διάσταση. Η συνεργασία μεταξύ των αστικών κέντρων ενθαρρύνεται από μία σειρά οργανώσεων όπως το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Δήμων και Περιφερειών (CEMR) και την Οργάνωση Ενωμένων Πόλεων (UTO), η οποία στηρίζει πολλά περιβαλλοντικά δίκτυα. Το δίκτυο των Ευρωπόλεων (που αντιπροσωπεύει τις μεγάλες πόλεις) και η Commission de Villes ( που αντιπροσωπεύει τις μικρότερες και μεσαίου μεγέθους πόλεις και κωμοπόλεις) είναι ευρέως εκτεταμένα, ενθαρρύνοντας τις πρωτοβουλίες στην περιβαλλοντική δράση, στις μεταφορές, στην οικονομική ανάπτυξη και στην αστική ανανέωση. Στα πιο εξειδικευμένα δίκτυα περιλαμβάνονται, για παράδειγμα, το Energy Cities στον τομέα της διαχείρισης της ενέργειας του αστικού χώρου, η Λέσχη για πόλεις χωρίς αυτοκίνητα στον τομέα των μεταφορών και το δίκτυο ZEUS.

#### 4.3.1 Ευρωπόλεις

Οι Ευρωπόλεις αποτελούν έναν ευρωπαϊκό σύνδεσμο μητροπολιτικών πόλεων, πληθυσμού τουλάχιστον 250.000 κατοίκων, που ιδρύθηκε το 1986. Σήμερα περιλαμβάνει 75 μέλη από 22 Ευρωπαϊκά κράτη. Στόχος του δικτύου είναι η ανταλλαγή πληροφοριών-τεχνογνωσίας μεταξύ των μελών και η συνεργασία για τη συμμετοχή στα προγράμματα της ΕΕ. Εκτός από τις ιδιότητες που συγκεντρώνει ως δίκτυο, λειτουργεί και ως οργανισμός "ομπρέλα" με την έννοια ότι συντονίζει τη λειτουργία άλλων μικρότερων δικτύων ασκώντας ταυτόχρονα πιέσεις στην Ε.Ε. για τη χάραξη νέων αστικών πολιτικών και την παροχή οικονομικής βοήθειας. Αποτελείται από διάφορες Επιτροπές, ανάλογα με το πεδίο δράσεις, οι οποίες ασχολούνται με τα εξής θέματα:

- Πολιτισμός
- Οικονομική ανάπτυξη και αστική ανανέωση
- Περιβάλλον
- Κοινωνικές υποθέσεις
- Τεχνολογία
- Μεταφορές

Η Επιτροπή Περιβάλλοντος ιδρύθηκε το 1990 και αποτελείται από 34 πόλεις οι οποίες συνεργάζονται πραγματοποιώντας συχνές συναντήσεις τόσο σε πολιτικό όσο και σε πρακτικό επίπεδο. Διευρύνοντας το πλαίσιο δράσης των Ευρωπαϊκών οι στόχοι που θέτει η συγκεκριμένη Επιτροπή είναι οι εξής:

- να προωθήσει την περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση στις ευρωπαϊκές πόλεις.
- να προωθήσει την εφαρμογή του Πέμπτου Προγράμματος Δράσης σε τοπικό επίπεδο μέσω της πραγματοποίησης περιβαλλοντικών σχεδίων δράσης.
- να ενισχύσει τη συνεργασία και ανταλλαγή πληροφοριών σε θέματα περιβάλλοντος μεταξύ των πόλεων τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό της ΕΕ.
- να προάγει την Local Agenda 21 μέσω της εφαρμογής τοπικών σχεδίων δράσης που θα στοχεύουν στην αειφόρο ανάπτυξη.

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων η Επιτροπή Περιβάλλοντος (Environment Committee) ακολουθεί ένα φάσμα ενεργειών που αφορούν τόσο τη χάραξη πολιτικής όσο και την οργάνωση τοπικών πρωτοβουλιών με στόχο τη περιβαλλοντική προστασία. Σε επίπεδο πολιτικής η Επιτροπή αποσκοπεί στην περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση των τοπικών αυτοδιοικήσεων, μέσω της συνειδητοποίησης των επιπτώσεων που έχει η Ευρωπαϊκή Περιβαλλοντική Πολιτική σε τοπικό επίπεδο, και στην ενεργό συμμετοχή τους σε αποφάσεις και συναντήσεις που αφορούν το μέλλον των πόλεων. Για να ενισχύσει το διάλογο μεταξύ των αρμόδιων με το περιβάλλον οργανισμών όλων των επιπέδων, έχει ιδρύσει ένα Φόρουμ συμβούλων σε θέματα πολιτικής (Policy Consultant Forum), στην οποία το κάθε κράτος μέλος ορίζει μία πόλη για να το εκπροσωπεί. Μέσω της λειτουργίας του παραπάνω οργάνου, η Επιτροπή καταφέρνει να εξασφαλίσει μία ισορροπία όσον αφορά τις επιπτώσεις που έχουν οι τυχόν αλλαγές της περιβαλλοντικής πολιτικής στα επιμέρους κράτη.

Σε πρακτικό επίπεδο, η συνεργασία επιτυγχάνεται μέσω της συζήτησης των κοινών προβλημάτων, της εξεύρεσης κοινών λύσεων και της ανταλλαγής εμπειριών. Η συμμετοχή στην Περιβαλλοντική Επιτροπή επιτρέπει στις επιμέρους πόλεις να αντιμετωπίζουν από κοινού με τους υπόλοιπους



εταίρους του δικτύου τα διάφορα περιβαλλοντικά προβλήματα και να καταλήγουν στις βέλτιστες λύσεις. Μερικά από τα σχέδια που εφαρμόζονται στο δίκτυο είναι τα εξής:

- Διαχείριση αποβλήτων.
- Έλεγχος, πρόβλεψη και διαχείριση της ποιότητας του αέρα.
- Τηλεματικές εφαρμογές για το περιβάλλον.
- Περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση στα προβλήματα του πλανήτη.

Τα εργαλεία που χρησιμοποιεί για την επίτευξη των παραπάνω στόχων είναι τα εξής:

- Διανομή μηνιαίου ενημερωτικού φυλλαδίου για περιβαλλοντικά θέματα σε όλες τις Ευρωπαϊκές, στις σχετικές υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής καθώς και στις τοπικές αυτοδιοικήσεις του δικτύου.
- Τρεις συναντήσεις της Περιβαλλοντικής Επιτροπής ετησίως, στις οποίες συζητούνται θέματα όπως η πρόοδος των δράσεων, ο εντοπισμός νέων πεδίων συνεργασίας, η παρουσίαση των τοπικών πολιτικών και οι πιθανές αντιδράσεις στις αλλαγές της Ευρωπαϊκής Πολιτικής.
- Δύο συναντήσεις της Policy Consultative Forum.
- Οργάνωση ενός «παραθύρου» στο Internet που θα περιέχει πληροφορίες αναφορικά τόσο με τις ενέργειες της Επιτροπής όσο και των επιμέρους πόλεων-μελών του δικτύου.

Τέλος η Περιβαλλοντική Επιτροπή των Ευρωπαϊκών συνεργάζεται με ένα εύρος τοπικών και περιφερειακών αρχών που ανήκουν σε άλλους οργανισμούς και δίκτυα όπως το EURONET, ICLEI, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Δήμων και Περιφερειών και το δίκτυο πόλεων σε θέματα υγείας.

#### **4.3.2 Αειφόρες πόλεις**

Η ομάδα εμπειρογνομόνων, που συστήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 1991, κατέληξε το 1993 στη σύσταση ενός προγράμματος με τίτλο Αειφόρες Πόλεις που είχε ως στόχο τον εντοπισμό των αρχών της

αιιφόρου ανάπτυξης και τους μηχανισμούς που απαιτούνται για την υλοποίησή της. όχι μόνο στις πόλεις, αλλά και σε όλες τις βαθμίδες της ιεραρχίας των αστικών οικισμών (EC, 1996a). Η προώθηση των διεργασιών για την αιιφορία αποτελεί μια φροντίδα για το μέλλον του πλανήτη την οποία συμμερίζονται όλοι. Ωστόσο παρά το γεγονός ότι είναι γενικά αποδεκτή η ανάγκη να καταβληθούν προσπάθειες με στόχο την αιιφορία, είναι δύσκολο να δοθεί ένας ορισμός και ακόμη περισσότερο να εφαρμοστεί αυτή στην πράξη. Αναπτύσσοντας την προσέγγισή της για την αιιφορία των πόλεων, η ομάδα εμπειρογνωμόνων αποδέχεται τον παρακάτω ορισμό της αιιφόρου ανάπτυξης που αναφέρεται στην έκθεση Brundland (Παγκόσμια Επιτροπή για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη 1987, σελ.43):

«Η αιιφόρος ανάπτυξη είναι η ανάπτυξη που καλύπτει τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να εκθέτει σε κίνδυνο την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να καλύψουν τις δικές τους ανάγκες.»

Μέσω του προγράμματος αιιφόρων πόλεων η ομάδα εμπειρογνωμόνων αποβλέπει στο να αναπτύξει μια σειρά οικολογικών κοινωνικοοικονομικών αρχών και εργαλείων για τη διαχείριση του αστικού χώρου, οι οποίες να μπορούν να εφαρμοστούν στη πλειοψηφία των ευρωπαϊκών πολεοδομικών ιστών. Κατά συνέπεια, η έκθεση διερευνά τους τρόπους με τους οποίους οι έννοιες της αιιφορίας μπορούν να εφαρμοστούν με την υιοθεσία βασικών αρχών, τον καθορισμό στόχων και τη χρησιμοποίηση μιας σειράς μηχανισμών που μαζί ισοδυναμούν με μια περισσότερο στρατηγική, ολοκληρωμένη και συμμετοχική προσέγγιση προς τη διαχείριση του αστικού περιβάλλοντος. Μερικές από τις αρχές που θα πρέπει να διέπουν το πλαίσιο δράσης που προτείνει η έκθεση είναι οι εξής:

- Η αρχή της διαχείρισης του αστικού χώρου

Η διαχείριση για την αιιφορία είναι μια πολιτική διαδικασία με άμεσες επιπτώσεις στη διακυβέρνηση των πόλεων που προϋποθέτει μία σειρά εργαλείων για τη αντιμετώπιση περιβαλλοντικών κοινωνικών και οικονομικών θεμάτων.

- Η αρχή της ενοποίησης των πολιτικών

Βασική προϋπόθεση για να εξασφαλιστεί ο συντονισμός των επιμέρους πολιτικών αποτελεί η υιοθέτηση της αρχής της επικουρικότητας σύμφωνα με

την οποία «η Ευρωπαϊκή Ένωση παρεμβαίνει μόνο για την εκπλήρωση καθηκόντων που μπορούν να αναληφθούν από κοινού κατά τρόπο πιο αποτελεσματικό από ότι αν το κάθε κράτος-μέλος ενεργούσε μεμονωμένα ιδιαίτερα σε ότι αφορά τα καθήκοντα εκείνα των οποίων η εκπλήρωση απαιτεί τη συμμετοχή της Ένωσης επειδή η διάστασή τους ή οι συνέπειές τους ξεπερνούν τα εθνικά σύνορα»(άρθρο 12 του σχεδίου της συνθήκης του 1984 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου).

Η ενοποίηση πρέπει να συντελεστεί τόσο οριζόντια, ώστε να ενισχύσει τα αποτελέσματα της συνεργίας των κοινωνικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών διαστάσεων της αειφορίας, όσο και κάθετα σε όλα τα επίπεδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των κρατών μελών και της περιφερειακής και τοπικής αυτοδιοίκησης ώστε να επιφέρει μεγαλύτερη συνοχή πολιτικής και δράσεων ώστε να αποφευχθεί η άσκηση αντιφατικών πολιτικών στα διάφορα επίπεδα.

- Η αρχή της συνεργασίας

Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η αειφορία θίγει ένα εύρος δραστηριοτήτων, αποτελεί επιμερισμένη ευθύνη που απαιτεί τη σύμπραξη μεταξύ διαφόρων βαθμίδων, οργανισμών και συμφερόντων. Ενώ λοιπόν η ιστορία μας έχει διδάξει ότι ανάπτυξη και η προστασία του περιβάλλοντος ήταν και θα συνεχίσουν να αποτελούν δύο αιώνιους αντίπαλους, μέσω της παρούσας έκθεσης γίνεται μία προσπάθεια «συμφιλίωσης» και λήψης μέτρων που να ευνοούν τη διασφάλιση της οικολογικής ισορροπίας χωρίς να διακυβεύουν την οικονομική ανάπτυξη. Άλλωστε, η αειφορία συνδέεται στενά με τις κοινωνικοοικονομικές πλευρές των πόλεων γεγονός που καθιστά τόσο την ΕΕ όσο και τα κράτη μέλη υπεύθυνους να δημιουργήσουν συνθήκες κάτω από τις οποίες οι επιχειρήσεις θα αποκομίσουν κέρδη από τη λειτουργία τους με περιβαλλοντικά σωστές μεθόδους. Η περιφερειακή και η τοπική αυτοδιοίκηση συνίσταται να εξετάσουν διάφορους τρόπους για τη δημιουργία θέσεων εργασίας μέσω περιβαλλοντικών μέτρων και να ενθαρρύνουν τη βιομηχανία να υιοθετήσει μία προσέγγιση με γνώμονα τα οικοσυστήματα.

### 4.3.3 Αστικό Φόρουμ για την αειφόρο ανάπτυξη

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέλαβε ένα ειδικό εγχείρημα, σε 20 πόλεις, στον τομέα της ενημέρωσης για την περιβαλλοντική πολιτική και την αειφόρο ανάπτυξη. Σε κάθε μία από τις πόλεις αυτές δημιούργησε ένα αστικό Φόρουμ για την αειφόρο ανάπτυξη, που θα λειτουργήσει στο πλαίσιο των βασικών ιδεών που διαπνέουν το Πράσινο Βιβλίο για το αστικό περιβάλλον (1990) και τους κατευθυντήριους άξονες του Πέμπτου Προγράμματος Δράσεως «Προς μία αειφόρο ανάπτυξη» του 1993.

Σκοπός του εγχειρήματος είναι η εξακρίβωση των αποτελεσμάτων που μπορούν να έχουν η ενημέρωση και η επικοινωνία σχετικά με την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην αειφόρο ανάπτυξη των πόλεων. Ο ρόλος του Φόρουμ είναι ρόλος αναμεταδότη με την έννοια ότι δέχεται το ενημερωτικό υλικό από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το προσαρμόζει στις ανάγκες της συγκεκριμένης πόλης και το μεταβιβάζει στη συνέχεια στους συντελεστές και στους πολίτες με τους οποίους βρίσκεται σε επαφή.

Το πρόγραμμα του Φόρουμ υποστηρίζεται οργανωτικά από τις δύο Γενικές Διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής: την ΓΔ Χ (Πληροφόρηση, Επικοινωνία, Πολιτιστικά θέματα, Οπτικοακουστικός τομέας) και την ΓΔ ΧΙ (Περιβάλλον, Πυρηνική ασφάλεια και Προστασία των πολιτών). Η στήριξη αυτή συνίσταται στα εξής:

- συντονισμός του δικτύου, μέσω της διοργάνωσης συναντήσεων κατά τις οποίες οι συνεργάτες των αστικών φόρουμ μπορούν να ανταλλάξουν πληροφορίες και πείρα.
- εκπαίδευση και κατάρτιση των συνεργατών του φόρουμ,
- τακτική ενημέρωση και τεκμηρίωση όσον αφορά την ευρωπαϊκή πολιτική σε θέματα περιβάλλοντος και αειφόρου ανάπτυξης,
- διεκπεραίωση αιτήσεων ιδιωτών για την παροχή πληροφοριών.

Στο παραπάνω πειραματικό δίκτυο, που θα διαρκέσει μέχρι το 1998, συμμετέχουν 20 πόλεις και είναι οι εξής: Άλμποργκ, Bath, Rennes, Suhl, Γάνδη, Γκέτεμποργκ, Γρανάδα, Χαμ, Λέστερ, Πόρτο, Τέρνι, Βενετία, Βόλος, Μπιλμπάο, Σαρλερούα, Ντέλφτ, Δουβλίνο, Έσποο, Μπεζανσόν και Βιέννη.

Η αποστολή του αστικού Φόρουμ είναι:

- η μεταβίβαση πληροφοριών στην αστική Κοινότητα σχετικά με τη στρατηγική της ΕΕ προς μια αειφόρο ανάπτυξη, καθώς και με τα προγράμματα της Ένωσης που θα μπορούσαν να ενδιαφέρουν ιδιαίτερα μία συγκεκριμένη πόλη.
- η προαγωγή της συζήτησης και η ενθάρρυνση της συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων ομάδων που συνιστούν την αστική κοινότητα, προς όφελος της αειφόρου ανάπτυξης της πόλεως.
- ενημέρωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τις εξελίξεις στην κάθε πόλη που συμμετέχει στο δίκτυο.

#### 4.3.4 Ειδικευμένα δίκτυα πόλεων

##### 4.3.4.1 Energy cities

Το δίκτυο των ενεργειακών πόλεων αποτελεί έναν συνεταιρισμό των Ευρωπαϊκών Δήμων που ασχολείται με ένα εύρος προγραμμάτων στον τομέα της ενέργειας και του περιβάλλοντος στις αστικές περιοχές. Το δίκτυο έρχεται σε επαφή με πάνω από 150 δήμους των χωρών της ΕΕ καθώς και με δήμους των υπόλοιπων ευρωπαϊκών χωρών της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης και λειτουργεί σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και ιδιαίτερα με την ΓΔ XVII. Τα προγράμματα εφαρμόζονται στο εσωτερικό των Δήμων και ταξινομούνται σε πέντε κατηγορίες:

- “Ο Δήμος ως καταναλωτής ενέργειας”  
Περιλαμβάνει δράσεις που αφορούν τη θέρμανση και το φωτισμό των κτιρίων, το λειτουργικό εξοπλισμό και τη διαχείριση του φωτισμού στους δρόμους.
- “Ο Δήμος ως παραγωγός και διανομέας ενέργειας”  
Περιλαμβάνει την παραγωγή και διανομή της ενέργειας στον τοπικό πληθυσμό, στις εμπορικές δραστηριότητες και στη βιομηχανία
- “Ο Δήμος ως παράγοντας ρύθμισης και οργάνωσης της ζωής μέσα στην πόλη”



Περιλαμβάνει τις αποφάσεις που παίρνονται όσον αφορά την κατανάλωση ενέργειας στους τομείς της στέγασης και των μεταφορών.

- “Ο Δήμος ως υποκινητής”

Λαμβάνοντας υπόψη ότι η συνολική κατανάλωση ενέργειας είναι το άθροισμα της κατανάλωσης των επιμέρους ατόμων και δραστηριοτήτων και επομένως το αποτέλεσμα ενός αριθμού μεμονωμένων ιδιωτικών και δημόσιων αποφάσεων, στόχος του προγράμματος αυτού είναι η ενθάρρυνση των τοπικών φορέων για ορθολογική διαχείριση των πηγών ενέργειας.

- “Ο προγραμματισμός της αστικής ενέργειας”

Περιλαμβάνει την ανάλυση της κατάστασης, τον καθορισμό των στόχων και την προώθηση εναλλακτικών σεναρίων στο πλαίσιο μιας ολιστικής προσέγγισης της τοπικής πολιτικής που πρέπει να περιλαμβάνει περιβαλλοντικά και ενεργειακά θέματα (πηγή Internet : <http://www.energie-cites.org>).

#### 4.3.4.2 Δίκτυο πόλεων χωρίς αυτοκίνητα (*Car free cities Club*)

Το δίκτυο των πόλεων χωρίς αυτοκίνητα δημιουργήθηκε από την ΓΔ XI (Περιβάλλον) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο πλαίσιο του 5<sup>ου</sup> Προγράμματος Δράσης και εγκαινιάστηκε επίσημα στο πρώτο συνέδριό τους στο Άμστερνταμ τον Μάρτιο του 1994.. Τα πρώτα 37 μέλη-πόλεις δεσμεύτηκαν να αναπτύξουν να ανταλλάξουν και να θέσουν σε εφαρμογή τεχνικές και μεθόδους διαχείρισης για τη μείωση της κυκλοφορίας, μέσω της χρήσης περισσότερων φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς εκτός από το αυτοκίνητο.

Στόχος του προγράμματος είναι η διασφάλιση ενός πιο υγιούς περιβάλλοντος στις αστικές περιοχές μέσω της βελτίωσης της ποιότητας του αέρα, της αειφόρου κινητικότητας, της οδικής ασφάλειας και της αποδοτικής χρήσης της ενέργειας στον τομέα των μεταφορών, με στόχο την αναβάθμιση του επιπέδου διαβίωσης. Για την προώθηση της συνεργασίας, της ανταλλαγής εμπειριών και της ευαισθητοποίησης σε θέματα αειφόρου

κινητικότητας στις αστικές περιοχές. το δίκτυο ίδρυσε έξι διαφορετικές ομάδες εργασίας που ασχολούνται με έξι θέματα κλειδιά τα οποία είναι:

- Μεταφορές των εμπορικών προϊόντων.
- Δημόσιες μεταφορές.
- Εναλλακτικές λύσεις για την αντικατάσταση του αυτοκινήτου.
- Μετακινήσεις από την περιοχή κατοικίας στο χώρο εργασίας.
- Αστικά οχήματα που μολύνουν λιγότερο το περιβάλλον.
- Ποδήλατο και περπάτημα στις πόλεις.

Το δίκτυο των πόλεων χωρίς αυτοκίνητα δέχεται οικονομική ενίσχυση από τη ΓΔ XVII, στο πλαίσιο του προγράμματος THERMIE, για την προώθηση μιας δράσης με τίτλο " Ευρωπαϊκό δίκτυο για την ορθολογική οργάνωση των αστικών μεταφορών και της ενέργειας", γνωστή αλλιώς ως EN ROUTE (European Network for Rationalization of Urban Transport and Energy). Μεταξύ των κυριότερων στόχων του προγράμματος περιλαμβάνεται:

- η αποτίμηση, ανάλυση και διάδοση των ήδη εφαρμοζόμενων δράσεων σε θέματα αστικών μεταφορών και ενέργειας,
- η συνεργασία των τοπικών αρχών με τους αρμόδιους φορείς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής καθώς και με τους εκπροσώπους του βιομηχανικού τομέα και του τομέα της ενέργειας με στόχο τη δημιουργία μίας ενιαίας στρατηγικής καθορισμού της χρήσης της ενέργειας στις μεταφορές,
- την ευαισθητοποίηση του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για τη χρήση μέσων μεταφοράς πιο φιλικών προς το περιβάλλον,
- και τέλος, την διάδοση του έργου των "πόλεων χωρίς αυτοκίνητα" στο ευρύτερο κοινό (EC, 1998d, σελ. 2).

#### 4.3.4.3 FEDARENE

Πρόκειται για μία ομοσπονδία πόλεων και περιφερειών για θέματα ενέργειας και περιβάλλοντος, στην οποία συμμετέχουν περισσότερες από 40 πόλεις. Σκοπός της Ομοσπονδίας είναι η ευρύτερη συνεργασία των αστικών

κέντρων με σκοπό την προώθηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, την εξοικονόμηση και την ορθολογική της χρήση καθώς και την ανταλλαγή εμπειριών και τεχνογνωσίας σε γενικότερα θέματα διαχείρισης της ενέργειας και του περιβάλλοντος.

#### 4.3.4.4 Δίκτυο POLIS

Αποτελεί ένα δίκτυο συνεργασίας ευρωπαϊκών πόλεων, που λειτουργεί από το 1989, με στόχο την επίλυση των κοινών μεταφορικών και περιβαλλοντικών προβλημάτων μέσω των εφαρμογών της τηλεματικής. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στους τομείς της διαχείρισης των μεταφορών, της ενέργειας και των συστημάτων πληροφόρησης των πολιτών. Αναλυτικότερα προσπαθεί:

- να αυξήσει την ευαισθητοποίηση των πόλεων σε θέματα τηλεματικής και να προωθήσει την εφαρμογή τους με στόχο τη διευκόλυνση της αστικής κινητικότητας, την αύξηση της οδικής ασφάλειας και της μείωσης της περιβαλλοντικής υποβάθμισης από την κυκλοφορία.
- να συμβάλλει στην εναρμόνιση των τεχνολογικών προτύπων στον ευρωπαϊκό χώρο, φέρνοντας σε επαφή χρήστες, κατασκευαστές, επιστήμονες και οργανισμούς που χρησιμοποιούν τις εφαρμογές της τηλεματικής.
- να εξασφαλίσει ότι οι ευρωπαϊκές πολιτικές και τα προγράμματα ανταποκρίνονται στις ανάγκες των πόλεων.
- να προωθήσει την ανταλλαγή εμπειριών και τεχνογνωσίας ανάμεσα στις ευρωπαϊκές πόλεις όσον αφορά τις εφαρμογές τηλεματικής.

#### 4.3.4.5 REMECOM

Ιδρύθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 1994 με την οικονομική υποστήριξη του χρηματοδοτικού μέσου LIFE και έχει ως στόχο την προώθηση στρατηγικών για την διαχείριση των οικιακών αποβλήτων σε συμφωνία πάντα με το 5<sup>ο</sup> πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον

#### 4.4 Συμπεράσματα

Τόσο οι οργανισμοί που αναφέρθηκαν στην αρχή του κεφαλαίου όσο και τα δίκτυα συνεργασίας παίζουν καθοριστικό ρόλο και συμπληρώνουν το έργο της ΕΕ για την προστασία του αστικού περιβάλλοντος. Στόχος τους δεν είναι μόνο η προώθηση της ανταλλαγής εμπειριών αλλά σε πολλές περιπτώσεις και η άσκηση πολιτικής με στόχο την ενσωμάτωση νέων δράσεων στις πολιτικές της Κοινότητας και την εξασφάλιση νέων κονδυλίων στον κοινοτικό προϋπολογισμό που να απευθύνονται στις πόλεις.

Η σημασία τους για την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος θα συνεχίσει να είναι σημαντική ιδιαίτερα στο πλαίσιο των νέων εξελίξεων που προβλέπονται για τη μελλοντική ανάπτυξη των πόλεων και τη χάραξη μίας ενιαίας ευρωπαϊκής αστικής πολιτικής. Οι προοπτικές που προβλέπονται όσον αφορά την καθιέρωση της κοινοτικής αστικής στρατηγικής ως αναπόσπαστο στοιχείο μιας ευρύτερης χωροταξικής στρατηγικής, αναλύονται στο επόμενο κεφάλαιο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο

### Προοπτικές εξέλιξης της κοινοτικής αστικής περιβαλλοντικής πολιτικής υπό το πρίσμα των νέων αστικών προσεγγίσεων των ευρωπαϊκών οργάνων

Τα περιβαλλοντικά προβλήματα των πόλεων, όπως διαπιστώθηκε και στα παραπάνω, δεν αντιμετωπίζονται στο πλαίσιο μίας ενιαίας αστικής πολιτικής. Επίσης, διαπιστώνεται ότι έντονα ήταν τα φαινόμενα της ασυνέχειας στον καθορισμό των στόχων και των μέσων, της έλλειψης πρακτικής εφαρμογής πολλών επιδιώξεων, της απουσίας αποτελεσματικού συντονισμού των επιμέρους πολιτικών, της μειωμένης συμμετοχής στο σχεδιασμό και την υλοποίηση των δράσεων των αποκεντρωμένων φορέων άσκησης αστικής περιβαλλοντικής πολιτικής, της απουσίας συντονισμού των τριών επιπέδων άσκησης πολιτικής (κοινοτικό, εθνικό, περιφερειακό-τοπικό) καθώς και της έλλειψης μιας επαρκούς βάσης γνώσεων γύρω από τα περιβαλλοντικά προβλήματα των πόλεων.

Παρόλα αυτά, δεν δύνανται να αγνοηθεί η εντεινόμενη προσπάθεια της ΕΕ για τη χάραξη μιας συνολικής και συνεκτικής αστικής πολιτικής σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ούτε η προσπάθεια για σημειακές παρεμβάσεις. Έτσι, η αστική διάσταση είναι ενσωματωμένη σε ένα εύρος κοινοτικών πολιτικών, που επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα τις πόλεις. Πράγματι η βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος προϋποθέτει δράσεις και μέτρα που προέρχονται από τον ενεργειακό τομέα, τον τομέα των μεταφορών, την πολεοδομία και των αστικό σχεδιασμό καθώς και από τον τομέα του περιβάλλοντος που ασχολείται, μεταξύ άλλων, με τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, του νερού και με την αποτελεσματική διαχείριση των αποβλήτων. Στην κατεύθυνση αυτή, το κλειδί για την αντιμετώπιση των αστικών προβλημάτων είναι ο βέλτιστος συνδυασμός και συντονισμός των ευρωπαϊκών τομεακών πολιτικών που επιδρούν στην ποιότητα ζωής των κατοίκων των πόλεων και στην ισορροπία της αστικής οικολογίας. Η αποτελεσματικότητα των κοινοτικών πολιτικών, όσον αφορά τη συμβολή τους στην ανάπτυξη των πόλεων, υπονομεύεται



όμως, όπως αναφέρθηκε, από την έλλειψη συντονισμού στην χάραξη και εφαρμογή τους.

Η χάραξη μίας αστικής στρατηγικής θεωρείται συνεπώς απαραίτητη για τον συντονισμό των επιμέρους κοινοτικών πολιτικών που επηρεάζουν το αστικό περιβάλλον. Η προοπτική για μια Ενιαία Αστική Πολιτική, φαντάζει προς το παρόν ουτοπική, αρκεί να σκεφτεί κανείς τις παραμέτρους που πρέπει να ενσωματώσει η ΕΕ για την εφαρμογή της. Όπως αναφέρθηκε στην παρούσα εργασία, κάθε πόλη έχει τη δική της ταυτότητα και τα δικά της ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που την καθιστούν μοναδική. Η ιδιομορφία αυτή επεκτείνεται και στα προβλήματα που παρουσιάζει, τα οποία ενδεχομένως μοιάζουν, αλλά δεν ταυτίζονται με αντίστοιχα προβλήματα άλλων πόλεων. Συνεπώς η εφαρμογή μιας κοινής "συνταγής" για τη θεραπεία των δυσλειτουργιών που εμφανίζουν τα αστικά κέντρα, εκ μέρους της Κοινότητας, δε θα συμβάδιζε με την πραγματικότητα, αλλά και με τη θεμελιώδη αρχή της Συνθήκης, την αρχή της επικουρικότητας.

Εντούτοις, η μοναδικότητα των ευρωπαϊκών πόλεων δεν εμπόδισε την ΕΕ να προχωρήσει στη θέσπιση κάποιων μέτρων και τη χάραξη κατευθυντήριων γραμμών ανάπτυξης των αστικών κέντρων. Το επίπεδο άσκησης πολιτικής διαφοροποιείται σε κάθε περίπτωση ανάλογα με τη φύση των περιβαλλοντικών προβλημάτων. Σεβόμενη την αρχή της επικουρικότητας, η Κοινότητα επεμβαίνει θεσμικά, μέσω οδηγιών, κανονισμών και αποφάσεων, μόνο σε θέματα που ξεπερνούν τα όρια των πόλεων και των συνόρων των κρατών μελών. Αντίθετα, στα προβλήματα αυστηρά τοπικού χαρακτήρα, που η αντιμετώπισή τους εμπίπτει στη δικαιοδοσία των τοπικών αρχών, επεμβαίνει έμμεσα, συγχρηματοδοτώντας και συντονίζοντας τις τοπικές δράσεις.

Οι προσπάθειες που καταβάλλονται στην Ευρώπη, σε επίπεδο πολιτικής, αντιμετωπίζουν ήδη πολλά από τα προβλήματα που πλήττουν τις ευρωπαϊκές πόλεις, αλλά με τρόπο αποσπασματικό και τις περισσότερες φορές μη αποτελεσματικό. Στο Πέμπτο Πρόγραμμα για το αστικό περιβάλλον διακρίνονται κάποιες δυνατότητες βελτίωσης του αστικού περιβάλλοντος. Η αναδιάρθρωση των Διαρθρωτικών Ταμείων προβλέπεται να μεταβάλει ουσιαστικά την οικονομική συμβολή της Κοινότητας και να δημιουργήσει σημαντικές δυσκολίες στην ανάπτυξη των αστικών κέντρων. Η ανακοίνωση

της ΕΕπ με τίτλο "Προς ένα πρόγραμμα για το αστικό περιβάλλον" αποτελεί, μετά το Πράσινο Βιβλίο, τη δεύτερη συγκροτημένη προσπάθεια βελτίωσης της αστικής ανάπτυξης και ενίσχυσης της αποτελεσματικότητας των τρεχουσών κοινοτικών παρεμβάσεων στις αστικές περιοχές.

Έντονος προβληματισμός για το μέλλον των πόλεων υπάρχει και στο Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ), στο πλαίσιο του οποίου δίνεται, μεταξύ άλλων, προτεραιότητα στη δημιουργία ενός πολυκεντρικού και αποκεντρωμένου συστήματος πόλεων. Στο ίδιο έγγραφο αναφέρεται ότι η διασφάλιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος αποτελεί προϋπόθεση για τη διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας και συνεπώς της οικονομικής ανάπτυξης των πόλεων. Τέλος το Σχέδιο Δράσης της ΕΕ για την Αειφόρο Αστική Ανάπτυξη, αποτελεί το πιο πρόσφατο έγγραφο της Κοινότητας ( 2 Ιουνίου 1998) που προτείνει δράσεις για τη διασφάλιση της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής αειφορίας των πόλεων.

Όλες οι παραπάνω πρωτοβουλίες έχουν ως στόχο, αφενός την ενσωμάτωση της προστασίας του αστικού περιβάλλοντος σε μια συνολική ευρωπαϊκή αστική στρατηγική και αφετέρου τη μείωση ή άρση των μειονεκτημάτων της μέχρι σήμερα ασκούμενης πολιτικής.

### **5.1 Προοπτικές στο πλαίσιο του Πέμπτου Προγράμματος Δράσης για το Περιβάλλον**

Στο πλαίσιο της απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την αναθεώρηση του προγράμματος της ΕΕ για πολιτική και δράση σε σχέση με το περιβάλλον και την αειφόρο ανάπτυξη, εντάσσονται κάποια μέτρα που αφορούν την προστασία του αστικού περιβάλλοντος.

Όπως διατυπώνεται στο άρθρο 10, η Κοινότητα θα ενθαρρύνει περαιτέρω την ανάληψη δραστηριοτήτων σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο για θέματα ζωτικής σημασίας, προκειμένου να επιτευχθεί αειφόρος ανάπτυξη, ιδίως όσον αφορά τις εδαφικές προσεγγίσεις που αφορούν το αστικό περιβάλλον, το αγροτικό περιβάλλον, τις παράκτιες και νησιώτικές ζώνες, την πολιτιστική κληρονομιά και τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων. Όσον αφορά το αστικό περιβάλλον, ιδιαίτερη προσοχή θα δοθεί στην ανάπτυξη μιας σφαιρικής προσέγγισης των αστικών προβλημάτων δίνοντας έμφαση στη

βοήθεια που απαιτείται για τη στήριξη των δράσεων που αναλαμβάνονται από τις τοπικές αρχές στο πλαίσιο της εφαρμογής της Ατζέντα 21.

Επιπλέον, η Κοινότητα θα αναπτύξει περαιτέρω τις πολιτικές της όσον αφορά τα περιβαλλοντικά θέματα του προγράμματος βάσει υψηλών προτύπων περιβαλλοντικής προστασίας (Άρθρο 11) και θα δώσει έμφαση στις δράσεις που θα αναληφθούν με αποτελεσματικότερο τρόπο σε κοινοτικό επίπεδο για τα ακόλουθα θέματα:

1. Όσον αφορά την οξίνιση και την ποιότητα του αέρα ιδιαίτερη προσοχή θα δοθεί:
  - στην ανάπτυξη μιας στρατηγικής προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι δεν θα υπάρξει υπέρβαση των κρίσιμων φορτίων έκθεσης σε όξινες ρυπογόνες ουσίες.
  - στην καθιέρωση ποιοτικών στόχων για συγκεκριμένους ρύπους και στην ανάπτυξη κοινών διαδικασιών εκτίμησης της παρακολούθησης της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα.
2. Όσον αφορά τη διαχείριση των αποβλήτων, η Κοινότητα θα προσαρμόσει την υφιστάμενη πολιτική της για τα απόβλητα σύμφωνα με τις εξελίξεις που σημειώθηκαν από το 1989. Ιδιαίτερη προσοχή θα δοθεί:
  - στην ανάπτυξη ενός πλαισίου για τη συλλογή συγκρίσιμων δεδομένων.
  - στη στήριξη της δημιουργίας και της αποτελεσματικής λειτουργίας αγορών ανακυκλωμένων προϊόντων.

## **5.2. Πρόταση για την αναθεώρηση του κανονισμού των Διαρθρωτικών Ταμείων**

Στις 18 Μαρτίου 1998, η ΕΕπ παρουσίασε την πρότασή της για την νέα μεταρρύθμιση των Διαρθρωτικών Ταμείων για την χρονική περίοδο 2000-2006. Ο νέος κανονισμός περιλαμβάνει κάποιες αλλαγές όσον αφορά τους στόχους προτεραιότητας, τις κοινοτικές πρωτοβουλίες καθώς και τις καινοτόμες δράσεις. Διαφοροποιήσεις προβλέπονται και σε θέματα επίβλεψης και χρηματοδότησης των προγραμμάτων.

Συγκεκριμένα προτείνεται η μείωση του αριθμού των στόχων από έξι σε τρεις. Τα κριτήρια ένταξης μιας περιοχής στον Στόχο 1 παραμένουν τα ίδια. Για τον Στόχο 2 προβλέπεται η θέσπιση ενός νέου τομέα παρέμβασης που θα είναι επικεντρωμένος σε αστικές περιοχές με σημαντικούς θύλακες φτώχειας και κοινωνικού αποκλεισμού, υψηλά ποσοστά ανεργίας (υψηλότερα από τον κοινοτικό μέσο όρο) και ιδιαίτερα υποβαθμισμένο φυσικό περιβάλλον. Τέλος ο Στόχος 3 θα επικεντρωθεί σε προβλήματα ανεργίας, εκπαίδευσης και επαγγελματικής κατάρτισης.

Όσον αφορά τις κοινοτικές πρωτοβουλίες, προτείνεται η μείωσή τους, από δεκατρείς σε τρεις οι οποίες θα καλύπτουν θέματα που θα εντάσσονται στους παρακάτω τομείς:

1. Διασυνοριακή και ενδοπεριφερειακή συνεργασία για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης και την ενθάρρυνση ενός αρμονικού και ισόρροπου περιφερειακού σχεδιασμού.
2. Αγροτική ανάπτυξη.
3. Νέα υπερεθνική συνεργασία για την καταπολέμηση όλων των τύπων διάκρισης που εμποδίζουν ίσες ευκαιρίες απασχόλησης.

Το ποσό του προϋπολογισμού των διαρθρωτικών ταμείων που θα χρησιμοποιείται για την ενίσχυση των κοινοτικών πρωτοβουλιών, προβλέπεται να μειωθεί από 7 σε 5% για το διάστημα 2000-2006. Όπως φαίνεται, το πρόγραμμα URBAN, δεν εντάσσεται στις προτάσεις για την αναθεώρηση του κανονισμού, παρόλο που η Επιτροπή κρίνει το πρόγραμμα αυτό ως ιδιαίτερα επιτυχημένο! Αλλαγές προτείνονται και για τις καινοτόμες δράσεις, ιδιαίτερα όσον αφορά τη χρηματοδότησή τους, η οποία προβλέπεται να αυξηθεί.

### 5.3. Προς ένα πρόγραμμα για το αστικό περιβάλλον

Το έγγραφο αυτό αρχικά περιγράφει με συντομία τις σημαντικότερες προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι πόλεις, στη συνέχεια επιχειρεί να παρουσιάσει τις κυριότερες δράσεις σε κοινοτικό επίπεδο που συνδέονται με την ανάπτυξη των πόλεων, ενώ στο τέλος προτείνει κάποιες μελλοντικές

κατευθύνσεις που θα πρέπει να ακολουθήσει η ΕΕ προκειμένου να χειριστεί αποτελεσματικότερα τα αστικά προβλήματα.

Σεβόμενη την αρχή της επικουρικότητας, πρόθεση της ΕΕπ δεν είναι να αναπτυχθούν αστικές πολιτικές σε ευρωπαϊκό επίπεδο για θέματα τα οποία μπορούν να αντιμετωπιστούν καλύτερα σε τοπική ή περιφερειακή κλίμακα. Αντίθετα, κεντρική ιδέα της ανακοίνωσης είναι η επίτευξη μιας περισσότερο επικεντρωμένης προσέγγισης των κοινών προβλημάτων των ευρωπαϊκών πόλεων με τη χρήση υφιστάμενων μέσων σε κοινοτικό επίπεδο και με την ενίσχυση της συνεργασίας και του συντονισμού σε όλα τα επίπεδα.

Επιπρόσθετα, η ανακοίνωση επισημαίνει ότι υπάρχει ένα πλήθος φορέων και δημόσιων αρχών, οι οποίοι εμπλέκονται στη διαχείριση των πόλεων, παρεμποδίζοντας έτσι την επιτυχή εφαρμογή των πολιτικών. Για την αντιμετώπιση των δυσλειτουργιών που οφείλονται στον κατακερματισμό των αρμοδιοτήτων σε θέματα αστικού περιβάλλοντος, η ΕΕπ τονίζει ότι είναι απαραίτητο να ενταχθούν όλα τα επίπεδα, από το επίπεδο πολεοδομικού συγκροτήματος έως το επίπεδο ευρωπαϊκού αστικού συστήματος, σε ένα πλαίσιο διασυνδεόμενων σχέσεων και κοινής ευθύνης προκειμένου να επιτευχθεί καλύτερη ολοκλήρωση πολιτικής.

Οι διάφορες ενέργειες σε επίπεδο ΕΕ θα πρέπει να αξιολογούνται από την άποψη της συνεκτικής και αειφόρου ανάπτυξης των πόλεων. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή απευθύνει έκκληση για τη διατύπωση σχολίων σχετικά με μία βελτιωμένη ολοκλήρωση των κοινοτικών πολιτικών προκειμένου να διασφαλισθεί ότι ανταποκρίνονται πλήρως σε ενέργειες οι οποίες σε άλλα επίπεδα και ειδικότερα σε σχέση με τις ανάγκες των πόλεων.

Ακόμη, αναγνωρίζεται η ανάγκη για μια αστική προοπτική στις κοινοτικές πολιτικές. Στην κατεύθυνση αυτή η Ευρωπαϊκή Ένωση οφείλει να διαδραματίσει συμπληρωματικό ρόλο στη διαδικασία αντιμετώπισης των αστικών θεμάτων, δεδομένου ότι έχει την ευθύνη για τις πολιτικές σε έναν αριθμό τομέων που συνδέονται άμεσα με την ανάπτυξη και την ποιότητα ζωής στις πόλεις. Το σημείο εκκίνησης για τη μελλοντική αστική ανάπτυξη θα πρέπει να είναι η αναγνώριση των πόλεων ως κινητήριας δύναμης για την περιφερειακή, εθνική και ευρωπαϊκή οικονομική πρόοδο.

Στην ίδια ανακοίνωση επισημαίνεται ότι υπάρχει ολοένα και περισσότερο η ανάγκη εξασφάλισης συγκρίσιμων πληροφοριών σχετικά με τις πόλεις.



προκειμένου να διασφαλιστεί μία βάση δεδομένων που θα δίνει τη δυνατότητα πρόβλεψης των μελλοντικών τάσεων αναφορικά με την αστική ποιότητα διαβίωσης. Βραχυπρόθεσμα, προτείνεται να διεξαχθεί "έλεγχος των πόλεων" με τη χρήση μιας δέσμης αστικών δεικτών και κοινής μεθοδολογίας, που θα αξιολογεί την ποιότητα του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος στα αστικά κέντρα, με στόχο την χρησιμοποίησή τους στην μελλοντική κοινοτική αστική πολιτική. Μακροπρόθεσμα, οι δείκτες αυτοί θα παρέχουν τη δυνατότητα καλύτερης αξιολόγησης των επιπτώσεων των διαφόρων τοπικών, εθνικών και ευρωπαϊκών πολιτικών στην ανάπτυξη των πόλεων.

Αναφορικά με την οικονομική συνεισφορά της ΕΕ στην προσπάθεια διευθέτησης των περιβαλλοντικών προβλημάτων στις πόλεις, η ΕΕπ αναγνωρίζει τη συμβολή των διαρθρωτικών ταμείων και ιδιαίτερα την ευεργετική δράση της κοινοτικής πρωτοβουλίας URBAN. Στην κατεύθυνση αυτή, προτείνει την ενσωμάτωση των εμπειριών που αποκτήθηκαν στο πλαίσιο του εν λόγω προγράμματος και την ενίσχυση της ανάπτυξης των αστικών περιοχών ως άξονα προτεραιότητας στον προγραμματισμό του κοινοτικού προϋπολογισμού.

Στον τομέα της συνεργασίας των πόλεων, η ΕΕπ πρότείνει πρόσφατα, στο πλαίσιο του άρθρου 10 του κανονισμού του ΕΤΠΑ, την στήριξη ορισμένων δικτύων για την προώθηση της ανταλλαγής εμπειριών σε διάφορους τομείς, μεταξύ των οποίων και το περιβάλλον. Μελλοντικά, η Επιτροπή θα εντείνει τις προσπάθειές της για τη διεθνική ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ πόλεων με στόχο τη συγκέντρωση όλων των σχετικών εμπειριών σχετικά με την αστική αναγέννηση και την αειφόρο αστική ανάπτυξη.

Τέλος, η Επιτροπή επιδιώκει την διεξαγωγή ενός διαλόγου σχετικά με τα αστικά θέματα, στον οποίο θα συμμετέχουν διάφορα όργανα της ΕΕ, μεταξύ των οποίων το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η Επιτροπή των Περιφερειών κ.α. Το αποτέλεσμα του διαλόγου αυτού θα παρουσιαστεί σε ένα Αστικό Φόρουμ το οποίο προβλέπεται να πραγματοποιηθεί το 1988.

Η Επιτροπή διαβίβασε την ανακοίνωσή της στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το οποίο το παρέπεμψε στην Επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής για εξέταση επί της ουσίας και σε τρεις Επιτροπές, μεταξύ των οποίων και η Επιτροπή

Περιβάλλοντος, για γνωμοδότηση. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προχώρησε σε πρόταση ψηφίσματος<sup>10</sup>.

### **5.3.1. Γνωμοδότηση της Επιτροπής Περιβάλλοντος, Δημόσιας Υγείας και Προστασίας των Καταναλωτών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου**

Μετά από εξέταση της ανακοίνωσης, η Επιτροπή Περιβάλλοντος κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ενώ το έγγραφο αναλύει πλήθος πτυχών της αστικής ανάπτυξης, εντούτοις ελάχιστες είναι οι προτάσεις για την ανάληψη δράσης και ακόμη πιο περιορισμένη η εξέταση των περιβαλλοντικών πτυχών της αστικής ζωής. Επιπλέον, κρίνει ότι απουσιάζει από την ανακοίνωση μια συνεκτική επισκόπηση όλων των πρωτοβουλιών σε κοινοτικό επίπεδο, οι οποίες θα ασκούν επίδραση επί των αστικών θεμάτων. Θεωρεί ότι μόνο με την υιοθέτηση μιας διατομεακής προσέγγισης εκ μέρους των υπηρεσιών της Επιτροπής, σε σύμπραξη με τις εθνικές και τοπικές αρχές, μπορούν να επιλυθούν τα πολυποίκιλα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι αστικές περιοχές.

Συνεχίζει λέγοντας ότι παρά την ένταξη του στόχου της βιώσιμης και περιβαλλοντικής ανάπτυξης στη Συνθήκη του Άμστερνταμ, προκαλεί απογοήτευση το πόσο λίγο απασχολεί την Επιτροπή η επίτευξη ενός τέτοιου στόχου. Για παράδειγμα, το σύντομο κεφάλαιο που αναφέρεται στο αστικό περιβάλλον, ενώ αναγνωρίζει, αφενός ότι το 70-80% των ευρωπαϊκών πόλεων άνω των 500.000 κατοίκων δεν ανταποκρίνονται στα πρότυπα ποιότητας της ατμόσφαιρας που έχει θεσπίσει ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας και αφετέρου ότι οι αστικές περιοχές είναι από τα μείζονα προβλήματα, ωστόσο δεν προτείνει λύσεις.

Όσον αφορά τον προϋπολογισμό, η Επιτροπή Περιβάλλοντος κρίνει απαραίτητη τη θέσπιση κοινοτικών χρηματοδοτικών πρωτοβουλιών ως συμβολή στην επίτευξη του στόχου της βιώσιμης ανάπτυξης. Επιπλέον, οι αποφάσεις που ελήφθησαν σε σχέση με τις πιστώσεις της ΓΔ ΧΙ για το 1998 για την συγχώνευση δημοσιονομικών θέσεων, είναι ενδεικτικές της

<sup>10</sup> COM(97)0197-(4-0235 97)

συνεχιζόμενης αμφιβολίας και αβεβαιότητας σχετικά με τη μακροπρόθεσμη συνέχιση δράσεων στον τομέα του αστικού περιβάλλοντος.

Τέλος, αναφορικά με το Αστικό Φόρουμ που προτείνει η ανακοίνωση, η Επιτροπή Περιβάλλοντος κρίνει ότι στο πεδίο του αστικού περιβάλλοντος δεν είναι αναγκαία η έναρξη ενός ακόμη γύρου συζητήσεων. Θεωρεί ότι η Ομάδα Εμπειρογνωμόνων για το Αστικό Περιβάλλον, η Χάρτα του Άλμποργκ του 1994 και η Διάσκεψη της Λισσαβόνας του 1996 έχουν καλύψει αποτελεσματικά την εν λόγω φάση του διαλόγου. Εκείνο που απαιτείται τώρα είναι η διάθεση πόρων για την προώθηση αποτελεσματικών προτάσεων σε επίπεδο πόλης.

### ***5.3.2 Πρόταση ψηφίσματος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την ανακοίνωση της Επιτροπής «Προς ένα πρόγραμμα για το αστικό περιβάλλον στην Ευρωπαϊκή Ένωση»***

Λαμβάνοντας υπόψη τις γνωμοδοτήσεις των Επιτροπών, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προχώρησε στη διεξαγωγή συμπερασμάτων που αναμένεται να ανοίξουν νέους ορίζοντες για τη μελλοντική ανάπτυξη των πόλεων. Θεωρεί ζωτικής σημασίας την χάραξη μιας ευρωπαϊκής αστικής στρατηγικής, η οποία θα είναι βασισμένη στην αρχή της επικουρικότητας και θα αποβλέπει στον συντονισμό των κοινοτικών πολιτικών που ήδη επηρεάζουν το αστικό περιβάλλον. Απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχία της εν λόγω στρατηγικής θα είναι η αναγνώριση του κεντρικού ρόλου των πόλεων και ο συνυπολογισμός τους σε κάθε κοινοτικό μέτρο.

Τονίζει ότι η ΕΕπ ήδη διαθέτει τα μέσα και τις αρμοδιότητες όπως την Ομάδα Εμπειρογνωμόνων για το Αστικό Περιβάλλον, για να καλύψει καθήκοντα συντονισμού σε αστικά κέντρα. Θεωρεί σημαντική τη βελτίωση των γνώσεων και την ύπαρξη συγκριτικών στοιχείων, μεταξύ των κρατών μελών, στο θέμα των ευρωπαϊκών αστικών συνθηκών και επικροτεί την πρόθεση της Επιτροπής να διενεργήσει έναν "έλεγχο των πόλεων".

Ειδικότερα, όσον αφορά την περιβαλλοντική διάσταση των αστικών κέντρων, Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υποστηρίζει ότι οι πόλεις είναι απαραίτητοι πρωταγωνιστές και συνομιλητές τόσο για τα εθνικά όσο και για τα

κοινοτικά αλλά και παγκόσμια περιβαλλοντικά προγράμματα. Στην κατεύθυνση αυτή, προτείνει στην ΕΕπ:

1. Να εντάξει τη βιωσιμότητα ως αναπόσπαστο τμήμα της αστικής πολιτικής της και να την προσθέσει στον κατάλογο προτεραιοτήτων των δικτύων.
2. Την στήριξη των τοπικών δραστηριοτήτων τύπου Ατζέντα 21 και να μελετήσει τη δημιουργία χωριστού δημοσιονομικού κονδυλίου γι' αυτό το σκοπό.
3. Να συνεχίσει την παροχή χρηματοδοτικής στήριξης για την προώθηση των δραστηριοτήτων των κατάλληλων δικτύων που παρεμβαίνουν στο πεδίο του αστικού περιβάλλοντος.
4. Να συνεχίσει τη στήριξη της Ομάδας Εμπειρογνομώνων για το Αστικό Περιβάλλον.
5. Να υποβάλει χωρίς καθυστέρηση μια Λευκή Βίβλο γιὰ το αστικό περιβάλλον.
6. Να διασφαλίσει την απαιτούμενη ευκαμψία στην κοινοτική πρωτοβουλία URBAN για την κάλυψη των άκρως υποβαθμισμένων περιοχών, εκτός του Στόχου 2, που δεν μπορούν να καλυφθούν μόνο από το άρθρο 10 του κανονισμού του ΕΤΠΑ.
7. Να εντάξει στα κοινοτικά πλαίσια στήριξης του Στόχου 1 μέτρα ανάλογα με εκείνα που ενισχύονται σήμερα από την κοινοτική πρωτοβουλία URBAN.
8. Να διασφαλίσει ότι η μελλοντική αναθεώρηση του κανονισμού των Διαρθρωτικών Ταμείων θα συμπεριλάβει κριτήρια όσον αφορά τις ενέργειες για την αντιμετώπιση της περιβαλλοντικής ρύπανσης.

Αναφερόμενο στις διαρθρωτικές παρεμβάσεις της περιφερειακής πολιτικής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, υποστηρίζει ότι η πρόταση της ΕΕπ, στο πλαίσιο της μεταρρύθμισης του κανονισμού των Διαρθρωτικών Ταμείων, περί θέσπισης ενός νέου τομέα παρέμβασης εντός του Στόχου 2, που θα είναι επικεντρωμένος στις αστικές περιοχές με σημαντικούς θύλακες φτώχειας, δε θα αποτελέσει το κατάλληλο μέτρο για την αναζωογόνηση των αστικών περιοχών της ΕΕ. Εκτιμά ότι ο νέος τομέας παρέμβασης του Στόχου 2 δεν εξαντλεί τις δυνατότητες αντιμετώπισης των προβλημάτων των πόλεων μέσα στο πλαίσιο των Διαρθρωτικών Ταμείων και καλεί την διαρθρωτική πολιτική

του Στόχου 1 να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των μικρών και μεσαίων πόλεων και των αστικών ζωνών.

Επαναλαμβάνει τη θέση της υπέρ της διατήρησης της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας URBAN και εκφράζει τη λύπη της για την πρόταση της ΕΕπ να εγκαταλειφθεί η εν λόγω πρωτοβουλία στις προτάσεις της για την αναθεώρηση των διαρθρωτικών ταμείων. Εκτιμά ότι η νέα μεταρρύθμιση οφείλει να διατηρήσει τα πιλοτικά προγράμματα και τις καινοτόμες δράσεις και να βελτιώσει το διαχειριστικό τους σύστημα μέσω της διεξαγωγής διαλόγου των τοπικών αρχών και της Επιτροπής.

#### **5.4 Οι προοπτικές βελτίωσης του αστικού περιβάλλοντος μέσα από το Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου**

Το ΣΑΚΧ αποτελεί ένα έγγραφο ευρύτατου προβληματισμού σχετικά με τις μακροπρόθεσμες κατευθυντήριες γραμμές της χωροταξικής ανάπτυξης στην Ευρώπη. Στόχος του είναι η ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, η αειφόρος ανάπτυξη και η ισόρροπη ανταγωνιστικότητα στον ευρωπαϊκό χώρο μέσω του συντονισμού των χωροταξικών πτυχών των κοινοτικών πολιτικών. Η βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος αναφέρεται στο ΣΑΚΧ ως χωροταξικό ζήτημα ευρωπαϊκής σημασίας για τη διασφάλιση της ελκυστικότητας των πόλεων. Οι αρνητικές επιπτώσεις των βασικών περιβαλλοντικών προβλημάτων, που εμφανίζονται στις μεγάλες αστικές περιοχές, δεν επηρεάζουν μόνο την ποιότητα ζωής και υγείας του ανθρώπου, αλλά και την οικονομία εφόσον μειώνουν τον αριθμό των επενδύσεων και συνεπώς την ανταγωνιστικότητά τους.

Τα συστήματα χωροταξικού σχεδιασμού θεωρούνται από την ΕΕ ένας από τους μηχανισμούς-κλειδιά για τη μετάβαση στην αειφόρο ανάπτυξη. Τόσο το Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον όσο και το Πέμπτο Πρόγραμμα Περιβαλλοντικής Δράσης είναι σαφή ως προς το σημείο αυτό. Έτσι, έχει αυξηθεί τελευταία το ενδιαφέρον για τις δυνατότητές τους τόσο στο να αφομοιώσουν καινοτόμες προσεγγίσεις για τον περιορισμό των περιβαλλοντικών βλαβών, όσο και στο να βελτιώνουν την ποιότητα του περιβάλλοντος.



Η περιβαλλοντική ευεξία των πόλεων αποτελεί ζωτικό παράγοντα της οικονομικής ανάπτυξης. Ο έλεγχος της επέκτασης των πόλεων, η ορθολογική διαχείριση του αστικού οικοσυστήματος (ενέργεια, νερό και απόβλητα) και η ανάπτυξη μέσων πρόσβασης τα οποία είναι ταυτόχρονα αποτελεσματικά και φιλικά προς το περιβάλλον αποτελούν βασικές παραμέτρους που πρέπει να ενσωματωθούν στις στρατηγικές ανάπτυξης του χώρου.

Ιδιαίτερο προβληματισμό δημιουργεί ο ρυθμός με τον οποίο η γη, ένας πεπερασμένος πόρος, καταναλώνεται από την ανάπτυξη των αστικών χώρων στην Ευρώπη. Οι μη αναστρέψιμες αλλαγές των χρήσεων γης, ειδικά όσες συνεπάγονται απώλεια βιοποικιλότητας, αποτελούν σημαντικό πρόβλημα για την αειφορία. Σε όλα τα αστικά κέντρα, ανεξαρτήτως μεγέθους, η απώλεια τόσο των δημοσίων όσο και των ιδιωτικών χώρων πρασίνου αποτελεί ένα σοβαρό πρόβλημα.

Ο αυξανόμενος διαχωρισμός μεταξύ των αστικών λειτουργιών (σπίτι, εργασία, καταστήματα) επέτεινε την ανάπτυξη που βασίζεται στην κυκλοφορία με αυτοκίνητα, που με τη σειρά της αύξησε την κατανάλωση ενέργειας και τις εκπομπές καυσαερίων. Οι λύσεις για τα περιβαλλοντικά προβλήματα των πόλεων που προτάθηκαν νωρίτερα στον αιώνα μας, ειδικά όσες έδωσαν έμφαση στον διαχωρισμό των αστικών λειτουργιών με στόχο την αποφυγή δημιουργίας προβλημάτων υγείας, συνέβαλαν στη δημιουργία των σημερινών περιβαλλοντικών προβλημάτων. Δεδομένου ότι η προσπελασιμότητα αποτελεί θεμελιώδη στοιχείο της ποιότητας ζωής, του περιβάλλοντος και της οικονομικής βιωσιμότητας, πρέπει να προωθηθεί διαμέσου πολιτικών στο πλαίσιο του σχεδιασμού χρήσεων γης και των μεταφορών. Ο στόχος θα πρέπει να είναι η πρόληψη της επέκτασης των δομημένων περιοχών και η ενθάρρυνση μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης της κινητικότητας προκειμένου να μειωθεί η εξάρτηση από τα ιδιωτικά αυτοκίνητα και να ενθαρρυνθούν άλλα μέσα κινητικότητας.

Όπως διατυπώνεται στο ΣΑΚΧ, οι κοινοτικές, εθνικές και περιφερειακές-τοπικές πολιτικές καλούνται να διαδραματίσουν ένα αποφασιστικό ρόλο στα αντίστοιχα επίπεδά τους, προκειμένου να ενσωματωθούν οι περιβαλλοντικοί στόχοι στον χωροταξικό σχεδιασμό. Εντούτοις, δεν πρέπει να συναχθεί το συμπέρασμα ότι κάθε συντελεστής μπορεί να εμπλακεί σε ένα μόνο από τα τρία αυτά επίπεδα. Δεδομένου ότι η κάθετη και οριζόντια ολοκλήρωση είναι

εξίσου σημαντικές για τη διασφάλιση της επιτυχούς εφαρμογής οποιασδήποτε στρατηγικής σχεδιασμού του χώρου. πρέπει να αναπτυχθούν μηχανισμοί συντονισμού των διαφόρων επιπέδων διοίκησης.

Οι επιλογές πολιτικής που προτείνονται, στο πλαίσιο του ΣΑΚΧ, για την προστασία του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος στις πόλεις είναι οι εξής:

- Ανταλλαγές εμπειριών και στήριξη αποτελεσματικών μεθόδων για τη μείωση της επέκτασης των δομημένων περιοχών.
- Προώθηση της ορθολογικής διαχείρισης του αστικού οικοσυστήματος, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας και της ανάπτυξης ανοικτών χώρων και περιοχών πρασίνου.
- Προώθηση της αειφόρου προσπελασιμότητας των αστικών ζωνών διαμέσου των κατάλληλων πολιτικών σχεδιασμού των χρήσεων γης.

## 5.5 Σχέδιο Δράσης της ΕΕ για Αειφόρο Αστική Ανάπτυξη

Λαμβάνοντας υπόψη την Ατζέντα 2000, την πρόταση για την αναθεώρηση του κανονισμού των Διαρθρωτικών Ταμείων, το Πέμπτο Πρόγραμμα Δράσης για την Έρευνα και Τεχνολογική Ανάπτυξη, τη δέσμευση της ΕΕ για το πρωτόκολλο του Κιότο και την Συνθήκη του Άμστερνταμ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησε, στις 2 Ιουνίου του 1998, στη σύνταξη ενός εγγράφου, γνωστό ως *Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Αστική Ανάπτυξη*. Το κείμενο αυτό προέκυψε μετά από υποδείξεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της Επιτροπής των Περιφερειών και της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής προς την ΕΕπ όσον αφορά τη λήψη νέων μέτρων για την ενίσχυση της αειφορίας του Αστικού Περιβάλλοντος.

Μεταξύ των τομέων στους οποίους καλείται η ΕΕπ να αναλάβει δράση, περιλαμβάνεται και η βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος καθώς και η συμβολή στην παγκόσμια αειφορία. Η Συνθήκη του Άμστερνταμ είναι εμπλουτισμένη με περιβαλλοντικούς στόχους και αρχές που αποσκοπούν στην προάσπιση της παγκόσμιας υγείας. Η ενσωμάτωση της αστικής διάστασης στις πολιτικές που θα εφαρμοστούν στην κατεύθυνση αυτή, αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχία τους, δεδομένου του

γεγονότος ότι τα περισσότερα περιβαλλοντικά προβλήματα συγκεντρώνονται στις πόλεις. Επίσης, η συμβολή της ΕΕ στα αστικά θέματα επιβάλλεται από τις υποχρεώσεις που έχει αναλάβει για τα παγκόσμια περιβαλλοντικά θέματα, στο πλαίσιο της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές αλλαγές.

Στο έγγραφο η ΕΕπ αναγνωρίζει ότι οι κύριες μορφές περιβαλλοντικής υποβάθμισης που επηρεάζουν την αστική ποιότητα διαβίωσης είναι η ατμοσφαιρική ρύπανση, ο θόρυβος, η ποιότητα του νερού, τα απόβλητα και το φυσικό-δομημένο περιβάλλον. Παράλληλα, επισημαίνει ότι οι πόλεις επιδρούν στην παγκόσμια αειφορία μέσω της παραγωγής διοξειδίου του άνθρακα και άλλων ρύπων που συμβάλλουν στις κλιματικές αλλαγές και μέσω της ανεξέλεγκτης χρήσης των φυσικών πόρων και της κατανάλωσης μη ανανεώσιμων μορφών ενέργειας. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, η ΕΕ καλείται να υιοθετήσει κάποιους στόχους πολιτικής όπως:

- Την προώθηση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος, μέσω της χρήσης των ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών μηχανισμών.
- Την υποστήριξη καινοτόμων προσεγγίσεων για την διαχείριση του αστικού περιβάλλοντος.
- Την προστασία της βιοποικιλότητας και των χώρων πρασίνου στις αστικές περιοχές, καθώς και την διευκόλυνση πρόσβασης των κατοίκων σ' αυτούς.
- Την καθιέρωση ανώτερων επιτρεπτών ορίων περιβαλλοντικής υποβάθμισης και την εισαγωγή εργαλείων για τη μέτρηση των βελτιώσεων όσον αφορά την ποιότητα ζωής, τη δημόσια υγεία και την αποδοτική χρήση της ενέργειας.

## 5.6 Προϋποθέσεις για την βέλτιστη αντιμετώπιση των αστικών περιβαλλοντικών προβλημάτων

Από την εξέταση της νομοθεσίας της ΕΕ των τελευταίων χρόνων, προκύπτει το συμπέρασμα ότι ο αριθμός των προτάσεων για το περιβάλλον και κατ' επέκταση το αστικό περιβάλλον μειώθηκε, καθώς οι περισσότερες νομοθετικές προτάσεις σε κοινοτικό επίπεδο ασχολούνται με τον

εκσυγχρονισμό της υπάρχουσας νομοθεσίας και την ανάπτυξη οδηγιών πλαισίου (ΕΕ 1997β, σελ.109).

Για να πραγματοποιηθούν ουσιαστικές αλλαγές στην άσκηση αστικής περιβαλλοντικής πολιτικής και να εμπλακούν όλοι οι τομείς της κοινωνίας στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, πρέπει να δημιουργηθεί και να εφαρμοστεί ένας ευρύτερος συνδυασμός μέσων. Η βελτίωση των περιβαλλοντικών δεδομένων και η συλλογή συγκρίσιμων στοιχείων στις πόλεις καθώς και η ολοκλήρωση των πολιτικών που επηρεάζουν το αστικό περιβάλλον αποτελούν απαραίτητες προϋποθέσεις για την επιτυχία μιας μελλοντικής αστικής πολιτικής.

Ο προσδιορισμός των περιβαλλοντικών προγραμμάτων, που θα πλαισιώσουν τη μελλοντική αστική πολιτική, προαπαιτεί τη στελέχωση των πόλεων με το απαραίτητο ειδικευμένο προσωπικό και την κατάλληλη υλικοτεχνική υποδομή, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η παρακολούθηση των επιπέδων ρύπανσης και η μέτρηση των ανάλογων δεικτών που περιγράφουν τα επίπεδα της περιβαλλοντικής υποβάθμισης. Η ελλιπής πληροφόρηση σε αστικό επίπεδο και η απουσία σταθμών για τη μέτρηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, των επιπέδων θορύβου και της ποιότητας του νερού, αποτελούν ζητήματα στα οποία πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή τα επόμενα χρόνια. Η περιγραφή της ποιότητας ζωής, με ποσοτικούς παρά με ποιοτικούς δείκτες, αποτελεί προτεραιότητα υψίστης σημασίας προκειμένου να εκτιμηθεί η αποδοτικότητα των ήδη εφαρμόσιμων κοινοτικών προγραμμάτων.

Αυτό που απουσιάζει σε κοινοτικό επίπεδο, όσον αφορά τη μέτρηση των περιβαλλοντικών αστικών τάσεων, είναι η υιοθέτηση ενός συγκεκριμένου καταλόγου δεικτών που θα μπορεί να εφαρμοστεί σε όλες τις πόλεις. Στόχος της ενέργειας αυτής είναι η δημιουργία ενός κοινού κώδικα επικοινωνίας μεταξύ των περιβαλλοντολόγων και των φορέων λήψης αποφάσεων, που θα βοηθήσει στην τυποποίηση της διαδικασίας άσκησης πολιτικής.

Επιπλέον, αυτό που απαιτείται για την επιτυχία μιας αστικής περιβαλλοντικής πολιτικής είναι η ένταξη όλων των επιπέδων λήψης αποφάσεων σε ένα πλαίσιο διασυνδεόμενων σχέσεων και κοινής ευθύνης. Η κυριότερη πρόκληση είναι η επίτευξη της ολοκλήρωσης σε διάφορα επίπεδα (κάθετη ολοκλήρωση) και μεταξύ διαφόρων φορέων του ίδιου επιπέδου (οριζόντια ολοκλήρωση) κατά τη διαδικασία χάραξης της πολιτικής. Η κάθετη

ολοκλήρωση αποσκοπεί στο συντονισμό των τοπικών, εθνικών και διεθνών στρατηγικών και στον καθορισμό κοινών στόχων και πλαισίων δράσης. Οι στρατηγικές αυτές κυμαίνονται από την Τοπική Ατζέντα 21 μέχρι τη στρατηγική της ΕΕ που τιτλοφορείται “Προς της αειφορία” και τις στρατηγικές των κρατών μελών που διαμορφώνονται τη στιγμή αυτή σε ολόκληρη της Ευρώπη. Ο συνυπολογισμός των πόλεων σε κάθε δράση που αποφασίζεται εκ των άνω αποτελεί την κεντρική ιδέα και επιδίωξη της κάθετης ολοκλήρωσης.

Η οριζόντια ολοκλήρωση αφορά την ένταξη των στόχων της αειφόρου διαχείρισης της πόλης σε όλους τους τομείς δραστηριοτήτων. Γνωρίζοντας ότι η αστική ποιότητα ζωής είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ομαλή κυκλοφορία των οχημάτων στις πόλεις και την ορθολογική χρήση της ενέργειας, συμπεραίνουμε ότι η επιτυχία μιας αστικής πολιτικής εξαρτάται από ένα συνδυασμό δράσεων που θα εντάσσονται όμως στο πλαίσιο κοινών στόχων. Κάτι αντίστοιχο επιδιώκει και η Κοινότητα προκειμένου να αντιμετωπίσει τα αστικά περιβαλλοντικά προβλήματα καθώς επιδιώκει το συνυπολογισμό των πόλεων σε κάθε κοινοτικό μέτρο. Αυτό που ίσως απουσιάζει σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι ο συντονισμός των δράσεων που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο των επιμέρους πολιτικών έτσι ώστε να αποφευχθούν οι επικαλύψεις και η σπατάλη πόρων και να βελτιωθεί η διαφάνεια και η πληροφόρηση των εμπλεκόμενων τοπικών φορέων.

Ο συντονισμός των επιμέρους πολιτικών πρέπει να συμβαδίζει με τις ανάγκες των πόλεων. Απαραίτητη προϋπόθεση γι’ αυτό είναι η διεξαγωγή διαλόγου ανάμεσα στις τοπικές αρχές και τους φορείς άσκησης πολιτικής της ΕΕ καθώς και η πληροφόρηση όσον αφορά τις νέες συνθήκες που επικρατούν στα αστικά κέντρα. Μέχρι σήμερα η ανάμειξη της Κοινότητας στα αστικά δρώμενα θεωρήθηκε αποσπασματική γιατί στην ουσία αποτελεί ένα κράμα μέτρων και δράσεων που προέρχονται από διαφορετικούς χώρους, που ελάχιστα συνεργάζονται μεταξύ τους. Αυτό που ίσως απαιτείται είναι η σύνθεση ενός νέου ευρωπαϊκού οργανισμού που θα είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για την ανάπτυξη των πόλεων και τη διασφάλιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.

Ο ρόλος και η δομή του Οργανισμού αυτού θα μπορούσε να έχει πολλές ομοιότητες με τον δίκτυο των Ευρωπόλεων, που στην ουσία αποτελεί έναν



οργανισμό "ομπρέλα", υπεύθυνο για ένα εύρος θεμάτων που αφορούν τα αστικά κέντρα. Η διαφορετικότητα του νέου οργανισμού θα έγκειται στη σύνθεση του, καθώς στα μέλη του θα ανήκουν και κοινοτικοί φορείς και όχι μόνο εκπρόσωποι των τοπικών αυτοδιοικήσεων. Στόχος του θα είναι ο συντονισμός των δράσεων και των μέτρων που αφορούν αποκλειστικά τις πόλεις καθώς και η διαχείριση των οικονομικών πόρων που προορίζονται για την εφαρμογή των έργων που πραγματοποιούνται σ' αυτές.

Ο οργανισμός θα αποτελείται από συγκεκριμένες Επιτροπές, καθεμιά από τις οποίες θα είναι υπεύθυνη για ένα συγκεκριμένο τομέα που παρουσιάζει προβλήματα και ευθύνεται για τις δυσλειτουργίες που παρουσιάζουν οι πόλεις. Έτσι, θα υπάρχει η Επιτροπή Περιβάλλοντος, Μεταφορών, Ενέργειας, η Επιτροπή που ασχολείται με θέματα κοινωνικού αποκλεισμού και ανεργίας, καθώς και η Επιτροπή που είναι υπεύθυνη για την οικονομική ανάπτυξη και τη συγκέντρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων σε κάθε αστικό κέντρο. Οι επιμέρους Επιτροπές δε θα δρουν ανεξάρτητα η μια από την άλλη, αντίθετα θα ενεργούν σε ένα πλαίσιο με συγκεκριμένους στόχους και ένα κοινό όραμα: την αναβάθμιση της πόλης και την εξασφάλιση της λειτουργικότητας και ανταγωνιστικότητάς της εν όψη των νέων προκλήσεων που καλείται να αντιμετωπίσει το ευρωπαϊκό αστικό σύστημα.

Τα μέλη που θα στελεχώσουν τις νέες Επιτροπές θα μπορούσαν να προέρχονται από τις ήδη υπάρχουσες Επιτροπές, μερικές από τις οποίες ασχολούνται ήδη με αστικά θέματα, και ο ρόλος τους στην αρχή θα είναι περισσότερο συντονιστικός. Συγκεκριμένα, θα εξετάσουν την κοινοτική νομοθεσία και τα προγράμματα που διεξάγονται στο εσωτερικό των πόλεων και θα κρίνουν την αποδοτικότητά τους και το κατά πόσο επαρκούν για τη διευθέτηση των αστικών προβλημάτων. Στη συνέχεια, σε συνεργασία με τις τοπικές αυτοδιοικήσεις των πόλεων θα προχωρήσουν στη διεξαγωγή διαλόγου προκειμένου να ελέγξουν στην πράξη την αποδοτικότητα των ενεργειών τους και να εντοπίσουν τα κενά που τυχόν υπάρχουν στην υπάρχουσα πολιτική.

Η λειτουργία ενός Ταμείου αποκλειστικά για την αντιμετώπιση των αστικών προβλημάτων, θα προϋπέθετε την τμηματοποίηση της δημοσιονομικής πολιτικής της ΕΕ. Αυτό που μπορεί να γίνει είναι μια πιο συντονισμένη χρηματοδότηση των κοινοτικών πρωτοβουλιών που στοχεύουν

στην ενίσχυση της ανταλλαγής εμπειριών μεταξύ των πόλεων και στην ανάπτυξη πιλοτικών έργων σ' αυτές. Επιπλέον, η διεύρυνση των Διαρθρωτικών Ταμείων έτσι ώστε να συμπεριλάβουν και άλλες πόλεις, χωρίς κριτήρια καθαρά οικονομικά, αποτελεί προτεραιότητα που ελάχιστα έχει μελετηθεί από τη ΕΕπ.

Η διαδικασία των αειφόρων πόλεων προϋποθέτει δημιουργικότητα και αλλαγές. Αφορά τόσο την ουσία της πολιτικής, όσο και τις μεθόδους εφαρμογής της. Θέτει υπό αμφισβήτηση παραδοσιακές διοικητικές αντιμετώπισεις και αναζητεί νέες θεσμικές και οργανωτικές δυνατότητες και σχέσεις. Η έννοια της αειφορίας είναι δυναμική και εξελισσόμενη και θα μεταβάλλεται με την πάροδο του χρόνου, καθώς η κατανόηση του τοπικού και παγκόσμιου περιβάλλοντος εμβαθύνεται και γίνεται κοινό κτήμα.

Με βάση τα παραπάνω καταρτίστηκε ο πίνακας 5.1 όπου συνοψίζονται οι στόχοι και τα μέσα μιας μελλοντικής πολιτικής για το αστικό περιβάλλον.

Πίνακας 5.1: Στόχοι και μέσα της της μελλοντικής κοινοτικής πολιτικής για το αστικό περιβάλλον

ΣΤΟΧΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ		
	Νομοθεσία	Χρηματοδότηση	Ανάπτυξη της τεχνογνωσίας
1. Υιοθέτηση στόχων για το αστικό περιβάλλον και επιδίωξη ποσοτικών βελτιώσεων μεταξύ των οποίων και μείωση των ρύπων που συνδέονται με το φαινόμενο του θερμοκηπίου	1. Ενσωμάτωση της αστικής διάστασης στη νομοθεσία που προέκυψε από την δέσμευση του Κιότο για τις κλιματικές αλλαγές	1. Υιοθέτηση από την Επιτροπή κατευθυντήριων γραμμών για τα διαρθρωτικά ταμεία μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται:	1. Ειδικές μελέτες για την περιβαλλοντική κατάσταση των ευρωπαϊκών πόλεων
2. Προώθηση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος μέσω της χρηματοδότησης από την ΕΕ	2. Υιοθέτηση νομοθεσίας για το περιβάλλον σε συμφωνία με το Πράσινο Βιβλίο	i. Εκτίμηση των προγραμμάτων που λειτουργούν στις περιοχές των Στόχων 1 και 2 που αποσκοπούν στην εγκατάσταση συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης	2. Χρηματοδότηση για καινοτόμες δράσεις και επίδειξη των αποτελεσμάτων. Ολοκληρωμένη διαχείριση των γνώσεων που πηγάζουν από την παραπάνω έρευνα και προώθηση δικτύων για ανταλλαγή των εμπειριών
3. Υποστήριξη της διαχείρισης του αστικού περιβάλλοντος και υιοθέτηση ολιστικών προσεγγίσεων	3. Θεσμικό πλαίσιο για την ενθάρρυνση των τοπικών φορέων να χρησιμοποιούν συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης και οικολογικού ελέγχου	ii. Εκτίμηση του βαθμού ενίσχυσης των σχέσεων πόλης-υπαίθρου	3. Μελέτη για την θέσπιση νομοθετικού πλαισίου όσον αφορά στον αστικό σχεδιασμό(άρθρο 130, παρ.2 της Συνθήκης για την ΕΕ), σε μέτρα για το σχεδιασμό των χρήσεων γης, δημοσιονομικές ρυθμίσεις για τις μεταφορές όπως φορολογία, πολιτικές στάθμευσης.
4. Ενθάρρυνση της βιοποικιλότητας	4. Υιοθέτηση από το Συμβούλιο της ΕΕ νομοθεσίας για την ποιότητα του αέρα	iii. Αποτίμηση του βαθμού συμβολής των κριτηρίων αειφορίας σε στρατηγικές ανάπτυξης	
5. της δημιουργίας χώρων πρασίνου, στις αστικές περιοχές και βελτίωση της συνεργασίας τους με τις αγροτικές περιοχές	5. Υιοθέτηση του Πέμπτου Προγράμματος Δράσης για την Έρευνα και την Τεχνολογική Ανάπτυξη, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών που απευθύνονται σε θέματα αστικής αειφορίας		

ΣΤΟΧΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ		
	Νομοθεσία	Χρηματοδότηση	Ανάπτυξη της τεχνογνωσίας
		<p>iv. Υποστήριξη της συνεργασίας ανάμεσα στις αγροτικές και αστικές περιοχές μέσω ενιαίων προγραμμάτων στο πλαίσιο των Στόχων 1 και 2 καθώς και μέσω της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας για διασυνοριακή, διαπεριφερειακή συνεργασία.</p> <p>v. Οι ποσοτικές και ποιοτικές επιδράσεις των Διαρθρωτικών Ταμείων στο αστικό περιβάλλον</p> <p>vi. την ενσωμάτωση μέτρων στους Στόχους 1,2 και 3 που να συνδέουν την απασχόληση και την εκπαίδευση με τις περιβαλλοντικές αστικές ανάγκες</p> <p>2. Εξέταση της υπάρχουσας νομοθεσίας και των οδηγιών της Επιτροπής στο πλαίσιο της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής για την ενθάρρυνση της διατήρησης και αξιοποίησης μη αναπτυγμένων περιοχών στις παρυφές των πόλεων</p>	<p>4. Έρευνα στο δομημένο περιβάλλον και την πολιτιστική κληρονομιά των πόλεων</p> <p>5. Υιοθέτηση ήπιων μορφών τεχνολογίας στις μεταφορές και προώθηση της ορθολογικής χρήσης της ενέργειας</p>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6ο

## Συμπεράσματα

Αντικείμενο της παραπάνω ανάλυσης ήταν η διερεύνηση των πτυχών ευρωπαϊκής πολιτικής για το αστικό περιβάλλον. Τα βασικά ερωτήματα που τέθηκαν εξ αρχής ήταν:

- ◊ Ποια είναι η κατάσταση του περιβάλλοντος στις πόλεις της Ευρώπης και ποιες οι συνέπειές τους για την ποιότητα ζωής, την οικονομική κατάσταση και τα σύγχρονα παγκόσμια περιβαλλοντικά προβλήματα;
- ◊ Ποια αίτια προκαλούν την περιβαλλοντική υποβάθμιση;
- ◊ Ποιος είναι ο θεσμικός και πραγματικός ρόλος της ΕΕ στην αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων των ευρωπαϊκών πόλεων;
- ◊ Ποιες είναι οι μέχρι τώρα δράσεις και πολιτικές σε κοινοτικό επίπεδο και ποια η αποτελεσματικότητά τους;
- ◊ Ποιες είναι οι μέχρι τώρα κατευθύνσεις της μελλοντικής αστικής στρατηγικής, ποια τα υπέρ και τα κατά;

Στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας παρουσιάστηκαν τα σημαντικότερα προβλήματα τόσο του φυσικού όσο και του δομημένου περιβάλλοντος στα αστικά κέντρα. Διαπιστώθηκε ότι η κύρια επιδίωξη της αειφόρου διαχείρισης των πόλεων είναι η διασφάλιση της ποιότητας και επάρκειας του αέρα, ο περιορισμός των επιπέδων θορύβου στο εσωτερικό των μεγάλων αστικών κέντρων, η ορθολογική χρήση του νερού καθώς και η εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης των αποβλήτων και η άσκηση αυστηρού ελέγχου εκ μέρους της Κοινότητας. Επιπλέον, εξακριβώθηκε ότι η αειφόρος διαχείριση των αποβλήτων θα έπρεπε να γίνεται σε τοπικό επίπεδο, όπου αυτό κρίνεται σκόπιμο, με τη συμμετοχή όλων των τοπικών φορέων άσκησης πολιτικής σε θέματα περιβάλλοντος. Στην κατεύθυνση αυτή έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην ελαχιστοποίηση του όγκου των αποβλήτων καθώς και στην αποκατάσταση και επαναχρησιμοποίησή τους.

Εξίσου σημαντικά προβλήματα παρουσιάζει και το δομημένο περιβάλλον των πόλεων. Ιδιαίτερο προβληματισμό δημιουργεί ο ρυθμός με τον οποίο η γη, ένας πεπερασμένος πόρος, καταναλώνεται από την



ανάπτυξη των αστικών χώρων στην Ευρώπη. Οι μη αναστρέψιμες αλλαγές των χρήσεων γης, ειδικά όσες συνεπάγονται απώλεια βιοποικιλότητας, αποτελούν σημαντικό πρόβλημα για την αειφορία. Σε όλα τα αστικά κέντρα, ανεξαρτήτως μεγέθους, η απώλεια τόσο των δημοσίων όσο και των ιδιωτικών χώρων πρασίνου αποτελεί ένα σοβαρό πρόβλημα. Αυτό που προτείνεται είναι η δημιουργία πράσινων ζωνών που να εξασφαλίζει τον καθαρισμό της ατμόσφαιρας και τη διατήρηση του φυσικού στοιχείου στις αστικές περιοχές.

Επιπλέον, διαπιστώθηκε ότι τα περιβαλλοντικά προβλήματα τοπικού χαρακτήρα συμβάλλουν στην επιδείνωση των παγκόσμιων περιβαλλοντικών προβλημάτων. Η αυξημένη κυκλοφορία και τα επίπεδα κατανάλωσης ενέργειας στα αστικά κέντρα ευθύνονται σε μεγάλο βαθμό για την όξυνση του φαινομένου του θερμοκηπίου και της τρύπας του όζοντος που έχουν λάβει ανησυχητικές διαστάσεις τα τελευταία χρόνια και χρήζουν δράσεις τοπικού χαρακτήρα.

Στη συνέχεια αναλύθηκαν τα σημαντικότερα αίτια της αστικής περιβαλλοντικής υποβάθμισης. Η επικράτηση του ιδιωτικού αυτοκινήτου, απόρροια του διαχωρισμού των περιοχών κατοικίας και των οικονομικών δραστηριοτήτων καθώς της αλλαγής του τρόπου ζωής στις πόλεις της ΕΕ, τα υψηλά ποσοστά κατανάλωσης ενέργειας και υλικών αγαθών καθώς και η οργάνωση της παραγωγής βιομηχανιών που είναι εγκατεστημένες στο εσωτερικό των πόλεων ευθύνονται για την έξαψη των περιβαλλοντικών προβλημάτων στις πόλεις.

Στο τέλος του κεφαλαίου, επισημαίνεται η σημασία των αστικών περιβαλλοντικών δεικτών για την καλύτερη καταγραφή της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και γίνεται μια σύντομη αναφορά στις προσπάθειες που έχουν γίνει από ευρωπαϊκούς και μη οργανισμούς για τον προσδιορισμό τους. Στην κατεύθυνση αυτή, κρίνεται επιτυχής η συμβολή του ΟΟΣΑ και της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Περιβάλλοντος στη διαδικασία καταγραφής της περιβαλλοντικής κατάστασης της πόλης με ποσοτικές παραμέτρους, ενώ διαπιστώνεται η ανάγκη για περαιτέρω διεύρυνση και εμπλουτισμό της βάσης δεδομένων σε τοπικό επίπεδο προκειμένου να προβλεφθούν οι μελλοντικές τάσεις των αστικών περιβαλλοντικών προβλημάτων, με τη βοήθεια αστικών

παρατηρητηρίων που θα παρέχουν τη δυνατότητα μέτρησης των επιπέδων ρύπανσης.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, επισημάνθηκαν οι κυριότεροι λόγοι που καθιστούν επιτακτική την ανάγκη επέμβασης της Κοινότητας στα προβλήματα που παρουσιάζει ο αστικός χώρος. Στη συνέχεια παρουσιάστηκαν οι δράσεις της ΕΕ στην προσπάθειά της να εντοπίσει και να διευθετήσει τα αστικά περιβαλλοντικά προβλήματα. Διαπιστώθηκε ότι δεν υπάρχει μια ενιαία κοινοτική πολιτική αστικής παρέμβασης, αλλά μια πανσπερμία αποσπασματικών δράσεων και προγραμμάτων με άμεσες ή έμμεσες επιδράσεις στον αστικό χώρο. Εντούτοις, η ΕΕ δεσμεύεται από τη Συνθήκη του Μάαστριχτ, τα Προγράμματα Δράσης για το Περιβάλλον και την Πράσινη Βίβλο για το Αστικό Περιβάλλον να προχωρήσει στη διαμόρφωση μιας συνεκτικής αστικής πολιτικής.

Ο προσδιορισμός και η ανάλυση των περιβαλλοντικών προβλημάτων στα αστικά κέντρα, η χάραξη ενός πλαισίου στόχων, η παρέμβασή της με νομοθετικά (οδηγίες) και χρηματοδοτικά μέσα και η προώθηση της συνεργασίας και της ανταλλαγής εμπειριών μεταξύ των πόλεων, αποτελούν απόδειξη των προσπαθειών που γίνονται σε κοινοτικό επίπεδο για τη διαμόρφωση μιας πιο σφαιρικής Κοινοτικής προσέγγισης των αστικών ζητημάτων.

Τα πρώτα βήματα για την επέμβαση της Κοινότητας στον αστικό χώρο έγιναν στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής της πολιτικής. Μέσα από τα πενταετή Προγράμματα Δράσης για το Περιβάλλον αναγνωρίστηκε ότι τα περιβαλλοντικά προβλήματα που συνδέονται με την αστικοποίηση μπορούν να βρουν πιο εύκολα τη λύση τους μέσα από συντονισμένες κοινοτικές πολιτικές. Η όξυνση των αστικών περιβαλλοντικών προβλημάτων επισημάνθηκε ιδιαίτερα στο Πέμπτο Πρόγραμμα Δράσης (1993-2000), όπου αναγνωρίστηκε επίσημα η ανάγκη να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στα προβλήματα των πόλεων λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η αστική διάσταση έχει αρχίσει να ενσωματώνεται σε μεγάλο ποσοστό στις περισσότερες Ευρωπαϊκές πολιτικές και δράσεις.

Για μια πιο ολοκληρωμένη εικόνα της νομοθετικής παρέμβασης της ΕΕ στα αστικά προβλήματα, στο πλαίσιο της εργασίας επιχειρήθηκε η

παρουσίαση της κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας και συγκεκριμένα η πολιτική για το θόρυβο, την ποιότητα του αέρα, τη διαχείριση των αποβλήτων και του νερού. Διαπιστώθηκε ότι η Κοινότητα προσπαθεί να ορίσει ένα γενικό πλαίσιο νομοθετικών δράσεων από τις οποίες μερικές είναι δεσμευτικές για όλα τα κράτη μέλη, ενώ άλλες παρέχουν τη δυνατότητα προσαρμογής και ενσωμάτωσής τους στις εθνικές αστικές πολιτικές των χωρών-μελών.

Στη συνέχεια αποπειράθηκε η παρουσίαση μιας σειράς εξειδικευμένων κοινοτικών παρεμβάσεων στον αστικό χώρο στο πλαίσιο της περιφερειακής πολιτικής, της πολιτικής μεταφορών, της ενεργειακής πολιτικής και της πολιτικής για την έρευνα και την τεχνολογική ανάπτυξη. Διαπιστώθηκε ότι οι παραπάνω κοινοτικές πολιτικές έχουν αναπτύξει κατά καιρούς πρωτοβουλίες για τη μερική ενσωμάτωση της αστικής διάστασης στους τομείς ευθύνης τους.

Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάστηκαν ορισμένοι εξειδικευμένοι χρηματοδοτικοί μηχανισμοί για την προστασία και ανάπτυξη του αστικού χώρου. Διαπιστώθηκε ότι τόσο μέσω του ΕΤΠΑ όσο και του Ταμείου Συνοχής υλοποιούνται αστικά προγράμματα προστασίας του περιβάλλοντος, υποδομών, ενέργειας και αναπλάσεων. Σημαντική θεωρείται η συμβολή των Κοινοτικών πρωτοβουλιών, και ιδιαίτερα του προγράμματος URBAN, καθώς και των καινοτόμων δράσεων (προγράμματα προώθησης της συνεργασίας μεταξύ των πόλεων, αστικά πιλοτικά προγράμματα) στη βελτίωση του περιβάλλοντος σε επιλεγμένες αστικές περιοχές. Επιπρόσθετα, μεγάλη οικονομική ενίσχυση παρέχουν και προγράμματα που είναι ενσωματωμένα στην περιβαλλοντική πολιτική (LIFE, πληροφόρηση σε θέματα περιβάλλοντος), στην ενεργειακή πολιτική (Thermie, SAVE, Altener) και στην ETA (πρόγραμμα FAST). Εντούτοις, η χρηματοδότηση της ΕΕ δεν επαρκεί για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των αστικών προβλημάτων και αυτό που απαιτείται είναι και η συμμετοχή τόσο των τοπικών όσο και των εθνικών φορέων και οργανισμών στο σχεδιασμό και υλοποίηση των χρηματοδοτικών προγραμμάτων.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάστηκαν οι σημαντικότεροι μηχανισμοί στήριξης της έρευνας και της συνεργασίας μεταξύ των πόλεων για την προστασία του αστικού περιβάλλοντος. Διαπιστώθηκε ότι υπάρχουν αρκετοί ευρωπαϊκοί και παγκόσμιοι οργανισμοί που έχουν ως αποστολή την

εκπόνηση μελετών στον αστικό χώρο με στόχο τη συλλογή και επεξεργασία δεδομένων έτσι ώστε να καταστήσουν δυνατή την καταγραφή της παρούσας και μελλοντικής κατάστασης του αστικού περιβάλλοντος στον Ευρωπαϊκό χώρο. Εξίσου σημαντική είναι και η λειτουργία των δικτύων συνεργασίας μεταξύ των ευρωπαϊκών πόλεων που προωθούν την ανταλλαγή εμπειριών και τεχνογνωσίας σε θέματα περιβάλλοντος που παρουσιάζουν πολλές ομοιότητες μεταξύ των ευρωπαϊκών αστικών κέντρων. Σκοπός των δικτύων είναι, μεταξύ άλλων, η άσκηση πίεσης στην ΕΕπ με σκοπό την εξασφάλιση περαιτέρω οικονομικής ενίσχυσης και προγραμμάτων προστασίας του περιβάλλοντος και διασφάλισης της ποιότητας ζωής.

Στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάστηκαν οι προοπτικές εξέλιξης της κοινοτικής αστικής περιβαλλοντικής πολιτικής, όπως κατεγράφησαν στο Πέμπτο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον, στο έγγραφο της ΕΕπ "Προς ένα Πρόγραμμα για το Αστικό Περιβάλλον", στο Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου και στο Σχέδιο Δράσης της ΕΕ για την Αειφόρο Αστική Ανάπτυξη. Σε όλα τα έγγραφα είναι εμφανής η ανάγκη μιας σφαιρικής προσέγγισης των αστικών περιβαλλοντικών προβλημάτων, ο συντονισμός των κοινοτικών δράσεων καθώς και η κάλυψη του ελλείμματος πληροφόρησης γύρω από την περιγραφή της κατάστασης του αστικού περιβάλλοντος.

Αυτό που προτείνεται, σε γενικές γραμμές, είναι ο συντονισμός τόσο μεταξύ των υπηρεσιών της ΕΕ όσο και μεταξύ των επιπέδων άσκησης αστικής πολιτικής και ο καθορισμός συγκεκριμένων στόχων και μέσων. Εξίσου σημαντική θεωρείται η ενίσχυση των χρηματοδοτικών μέσων στο πλαίσιο της νέας μεταρρύθμισης των Διαρθρωτικών Ταμείων για την χρονική περίοδο 2000-2006 και η ένταξη σ' αυτά ολοκληρωμένων αστικών παρεμβάσεων. Στην κατεύθυνση αυτή κρίνεται απαραίτητη η αξιοποίηση και διάδοση των εμπειριών, που προέκυψαν από την εφαρμογή του προγράμματος URBAN, και όχι η κατάργησή του όπως προτάθηκε από την ΕΕπ. Εξίσου σημαντική, στη βάση της εταιρικής σχέσης, θεωρείται η καθιέρωση των τοπικών αρχών των πόλεων ως ισότιμων εταίρων στις διαδικασίες της χρηματοδότησης, της παρακολούθησης και της αξιολόγησης των ενεργειών των διαρθρωτικών ταμείων.

Αναμφίβολα, η ενεργοποίηση της ΕΕ σε θέματα προστασίας του αστικού περιβάλλοντος έχει λάβει μεγάλες διαστάσεις τα τελευταία χρόνια, λόγω της αναγνώρισης της σημασίας του περιβάλλοντος για την ανάπτυξη των πόλεων και τη διασφάλιση της ποιότητας της αστικής διαβίωσης. Εντούτοις, η έλλειψη συντονισμού των παρεμβάσεων και η ελλιπής αποσαφήνιση της πρακτικής διάστασης της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, αποτελούν εμπόδιο στη διαμόρφωση μιας συνεκτικής και αποτελεσματικής πολιτικής για το αστικό περιβάλλον.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### (α) Ελληνική

- ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ** (1989), *Οδηγός για τη Μεταρρύθμιση των Κοινοτικών Διαρθρωτικών Ταμείων*. Υπηρεσία επίσημων εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο
- (1990), *Πράσινο βιβλίο για το αστικό περιβάλλον*. Βρυξέλλες
  - (1991α), *Ευρώπη 2000*
  - (1991β), *Οδηγία για την διαχείριση των αστικών υγρών αποβλήτων 91/271/ΕΕΚ*
  - (1994), *Ευρώπη 2000+ Συνεργασία για τη Χωροταξία στην Ευρώπη*. Υπηρεσία επίσημων εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο
  - (1995α), *Η νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το περιβάλλον. Τόμος 5- Θόρυβος*. Γενική Διεύθυνση XI, Υπηρεσία επίσημων εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο
  - (1995β), *Η νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το περιβάλλον. Τόμος 6- Απόβλητα*. Γενική Διεύθυνση XI, Υπηρεσία επίσημων εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο ,
  - (1995γ), *Οδηγός καινοτόμων δράσεων της περιφερειακής ανάπτυξης (άρθρο 10 του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης -ΕΤΠΑ) 1995-1999*. Σειρά "Περιφερειακή πολιτική και συνοχή", Υπηρεσία επίσημων εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο
  - (1996α), *Η νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το περιβάλλον, Τόμος 1- Γενική πολιτική*. Γενική Διεύθυνση XI για το Περιβάλλον, την Πυρηνική Ασφάλεια και την Προστασία των Πολιτών, Υπηρεσία επίσημων εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο
  - (1996β), *Η νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το περιβάλλον. Τόμος 2- Αέρας*. Γενική Διεύθυνση XI, Υπηρεσία επίσημων εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο

- (1997α), *Προς ένα πρόγραμμα για το αστικό περιβάλλον στην Ευρωπαϊκή Ένωση*, Βρυξέλλες
- (1997β) *Στόχος η αειφορία: Έκθεση προόδου και πρόγραμμα δράσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το πέμπτο πρόγραμμα πολιτικής και δράσης σχετικά με το περιβάλλον και την αειφόρο ανάπτυξη*, Υπηρεσία Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο
- (1997γ), *Η Ευρώπη των πόλεων. Κοινοτικές δράσεις σε αστικό περιβάλλον*. Υπηρεσία Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο
- (1997δ), *Οι καινοτόμες ενέργειες του ΕΤΠΑ. Ενδιάμεση αξιολόγηση*. Υπηρεσία Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο
- (199?) *Περιβάλλον και περιφέρειες: για μια αειφόρο ανάπτυξη. Σειρά "Περιφερειακή πολιτική και συνοχή"*. Υπηρεσία Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο

**Εφημερίδα Η Καθημερινή**, *Πώς θα κάνουμε τη ζωή μας πιο ανθρώπινη*. Έρευνα του Πανεπιστημίου Αθηνών γύρω από το μικροκλίμα της Αθήνας. Κυριακή 12 Ιουλίου 1998

**Κότιος Ά.** (1998), *Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον αστικό χώρο στο Δ.Οικονόμου και Γ.Πετράκος* (επιμ.) (1998) "Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων". υπό έκδοση

**Κώττης Χ. Γ.** (1994), *Οικολογία και Οικονομία*, Εκδόσεις Παπαζήσης, Αθήνα

**Μπεριάτος Η.** (1997), *Οικιστικά Δίκτυα Αστικές -Μητροπολιτικές περιοχές* (σημειώσεις παραδόσεων), Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος

**ΜΟΥΣΗΣ. Σ. Ν.** (1996) , *Ευρωπαϊκή Ένωση: Δίκαιο -Οικονομία-Πολιτική*. Πέμπτη αναθεωρημένη έκδοση. Παπαζήσης, Αθήνα

**Πετράκος Γ. και Τσουκαλάς Δ.** (1997), *Η χωροθέτηση της Ελληνικής βιομηχανίας και οι πολιτικές περιφερειακής ανάπτυξης*, 4ο Συνέδριο Ελληνικής Εταιρείας Περιφερειακής Επιστήμης, Κηφισιά 9-10 Μαΐου 1997

**Πετράκος Γ. και Οικονόμου Δ.** (1998) *Διεθνοποίηση και διαρθρωτικές αλλαγές στο Ευρωπαϊκό σύστημα αστικών κέντρων* στο Δ.Οικονόμου και Γ.Πετράκος (επιμ.) (1998) "Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων". υπό έκδοση

**ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ** (1997), *Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου*. Παρουσιάστηκε στην άτυπη συνάντηση των αρμόδιων για τη χωροταξία υπουργών των Κρατών μελών της ΕΕ

**ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ** (1997), Ψήφισμα σχετικά με ένα κοινοτικό πρόγραμμα πολιτικής και δράσεων για το περιβάλλον και τη σταθερή ανάπτυξη, Επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

**Τσέτσης Χρ. Σ.** (1996) *Προς μία Ευρωπαϊκή χωροταξική πολιτική*, Εκδόσεις Παπαζήση

**Χατζηδάκης Κ.** (1996) Όλα τα κοινοτικά προγράμματα για την Τοπική Αυτοδιοίκηση, Έκδοση CITIVAS Α.Ε., Αθήνα

(β) Ξενόγλωσση

**BAILLY A., JENSEN-BUTLER C. & LEONTIDOU L.** (1996), *Changing Cities: Restructuring. Marginality and Policies in Urban Europe*, European Urban & Regional Studies Vol.3, No. 2

**BORJA J.** (1992) *Eurocities - A system of major urban centers in Europe*, Ekistics Vol. 59, No. 252/253

**CAMHIS M. & FOX S.** *The European Community as a catalyst for European urban networks*, Ekistics Vol. 59, No. 252/253

**European Institute of Urban Affairs** (1992) *Urbanization and the Functions of Cities in the European Community* CEC Directorate General for Regional Policies, Prepared by the European Institute of Urban Affairs, Liverpool John Moores University

**EEA**, (1995), *Europe's Environment: the Dobris Assessment*. European Environment Agency, Brussels-Luxembourg

**EUROPEAN COMMISSION** (1991), *Handbook for urban air quality improvement*. Brussels

- (1992a), *Green Paper on the Impact of Transport on the Environment*. COM(92) 46 Final, Brussels

- (1992b), *The future development of the Common Transport Policy: A Global Framework for Sustainable Mobility*. COM(92) 494 Final, Brussels
  - (1994), *City and Environment*, Office for Official Publications of the European Communities. Luxembourg
  - (1996a), *Report by the Expert Group on the Urban Environment*, Brussels, Directorate General XI for the Environment, the Nuclear Safety and Civil Protection, Brussels
  - (1996b), *The Citizens' Network- Fulfilling the potential of public passenger transport in Europe*. Green Paper, Brussels
  - (1996c), *Article 10 ERDF: Urban Pilot Projects*. Annual Report, Office for Official Publications of the European Communities. Luxembourg
  - (1997a), *Caring for our future, Action for Europe's environment*, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg
  - (1997b), *Guide to the Approximation of European Union Environmental Legislation*, Brussels  
πηγή: Internet <http://europa.eu.int/en/comm/dg11/guide/part2c.htm> 29/7/1998)
  - (1997c), *A Europe of towns and cities: A practical guide to town - twinning*, Office for Official Publications of the European Communities. Luxembourg
  - (1997d), *Report of the Committee of the Regions: Regions And Cities - The Pillars Of Europe*, Commission for Institutional Affairs
  - (1998a), *The ambient air quality framework directive: 'Clean air for Europe's Cities*, Office of Official Publications of the European Communities, Luxembourg
  - (1998b), *Proposed regulation governing the reform of the Structural Funds 2000-2006*. Comparative Analysis, EC Structural Funds, Office for Official Publications of the European Communities. Luxembourg
  - (1998c), *Paper for Discussion with national associations of local authorities: Action for Sustainable Urban Development*, Brussels
  - (1998d), *Report of a series of Car Free Cities seminars: Improving energy efficiency and reducing gas emissions in urban transport "*. produced by the Car Free Cities Club with the support of Thermie DG XVII Energy
- European Union** (1996a), *Urban Pilot Projects, Annual Report*, Brussels

- (1996b), *Regional Success Stories Profiles of 36 Projects in Europe*. Directorate General XVI, Office of Official Publications of the European Communities, Luxembourg
  - (1997a), *Newsletter: First Phase of Urban Pilot Projects: Update, Winter 1997*, Directorate General XVI, Brussels
  - (1997b), *Newsletter: Second Phase of Urban Pilot Projects: Approved, Autumn 1997* Directorate General XVI, Brussels
  - (1998), *Paper for discussion with national associations of local authorities: Action for Sustainable Development*, Brussels
- ICLEI** (1993), *Draft Local Action Plans of the Municipalities in the Urban Reduction Project*. International Council for Local Environmental Initiatives, Toronto, Ontario
- KUNZMANN K. & WEGENER M.** (1991), *The pattern of urbanization in Western Europe*, *Ekistics* Vol. 58, No. 350/351
- LEVER W. and BURGEL G.** (1996), *Economic restructuring in Western Europe*, in Lever W. and Bailly A. (eds.) *The spatial impact of economic change in Europe* pp. 44-61, Adlershot: Avebary
- LEVER W. and CHAMPION A.** (1996), *The urban development cycle and the economic system*, in Lever W. and Bailly A.(eds.) *The spatial impact of economic change in Europe* pp. 204-227, Adlershot: Avebary
- LEVER W. F.** (1993), *Reurbanisation-The Policy Implications*, *Urban Studies* Vol. 30, No. 2
- LRC** (1993), *London Energy Study Support*. London Research Center von Meier A. (1993) *Noise Pollution*. Report prepared for the CEC
- MARLOW D.** (1992), *Eurocities: From urban networks to a European Urban Policy*, *Ekistics* Vol. 59, No. 252/253
- Ministerial Meeting on Regional Policy and Spatial Planning** (1996) 'Cities in Europe: globalisation, sustainability and cohesion' 3-4 May 1996, II session: spatial planning, document by the Italian Presidency
- OECD** (1990a), *Environmental policies for cities in the 1990s*, Organization of Economic Cooperation and Development, Paris
- (1990b), *Better understanding our cities: The role of urban indicators*, Paris



- (1991). *The state of the environment*. Organization of Economic Cooperation and Development. Paris
- (1993a). *Cogeneration, District Heating and Urban Environment*. Group on Urban Affairs. Environment Directorate. ENV/UA/E(93)2 Organization of Economic Cooperation and Development. Paris
- (1993b). *Indicators of the Integration of Environmental Concerns into Transport Policies*. Paris

PYRGIOTIS Y. (1991), *Urban networking in Europe- The guest-editor's introductory statement*. *Ecistics* Vol. 58. No. 350/351

SATTERTHWAITE D. (1997). *Sustainable Cities or Cities that Contribute to Sustainable Development?* *Urban Studies* Vol. 34. No. 10

UNEP (1994). *Environmental Data Report 1993-94*. United Nations Environment Programme

UNCHS (1990). *Sustainable Cities*. United Nations Centre for Human Settlements. Press Release 29 August

World Bank (1993). *Toward Environmental Strategies for Cities Review Draft*. Urban Development Division. Washington

