

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ σχετικά με μια θεματική στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον {SEC(2006) 16}

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ σχετικά με μια θεματική στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι αστικές περιοχές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην επίτευξη των στόχων της στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο ανάπτυξη[1]. Στις αστικές περιοχές είναι πολύ περισσότερο έντονες οι περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές συνιστώσες[2]. Στις πόλεις συγκεντρώνονται πολλά περιβαλλοντικά προβλήματα, ταυτόχρονα όμως είναι οικονομικοί μοχλοί και ο τόπος όπου παρατηρούνται επιχειρηματικότητα και επενδύσεις. Τέσσερις στους πέντε Ευρωπαίους πολίτες ζουν σε αστικές περιοχές και η ποιότητα ζωής τους επηρεάζεται άμεσα από την κατάσταση του αστικού περιβάλλοντος. Το υψηλής ποιότητας αστικό περιβάλλον συντελεί επίσης στην προτεραιότητα της ανανεωμένης στρατηγικής της Λισσαβώνας ` να καταστεί η Ευρώπη ελκυστική προς εργασία και επενδύσεις`. Η ελκυστικότητα των ευρωπαϊκών πόλεων θα αναβαθμίσει τις δυνατότητες ανάπτυξης και δημιουργίας θέσεων εργασίας και για το λόγο αυτό οι πόλεις είναι καίριας σημασίας για την εφαρμογή της Ατζέντας της Λισσαβώνας[3].

Ωστόσο, αυξάνονται οι ανησυχίες για την κατάσταση του αστικού περιβάλλοντος στην Ευρώπη. Τα περιβαλλοντικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πόλεις έχουν σοβαρές επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία, την ποιότητα ζωής των κατοίκων των πόλεων και στις οικονομικές επιδόσεις των ίδιων των πόλεων. Το 6ο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον (6ο ΠΔΠ) καλούσε στη χάραξη μιας θεματικής στρατηγικής για το αστικό περιβάλλον με στόχο τη ` συμβολή σε μια καλύτερη ποιότητα ζωής μέσω μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης με επίκεντρο τις αστικές περιοχές ` και τη διαμόρφωση `υψηλού επιπέδου ποιότητας ζωής και κοινωνικής ευημερίας για τους πολίτες, παρέχοντας ένα περιβάλλον στο οποίο το επίπεδο ρύπανσης δεν θα επιφέρει επιβλαβείς επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία και στο περιβάλλον και ενθαρρύνοντας την αειφόρο αστική`.

Με βάση το 6ο ΠΔΠ, η Επιτροπή προέβη σε προσωρινή ανακοίνωσή της[4]σε προκαταρκτική ανάλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι αστικές περιοχές, και πρότεινε δράσεις σε τέσσερα θέματα προτεραιότητας: διαχείριση του αστικού χώρου, βιώσιμες μεταφορές, δόμηση και πολεοδομικός σχεδιασμός, όπως και ένταξη των ορθών πρακτικών και των πιθανών ευρωπαϊκών υποχρεώσεων στην έγκριση σχεδίων σε τοπικό επίπεδο. Πραγματοποιήθηκαν εκτεταμένες διαβουλεύσεις με αρμόδιους παράγοντες και διεξοδική ανάλυση των ενεργειών που πρέπει να προωθηθούν, τα αποτελέσματα των οποίων συνιστούν τη βάση της στρατηγικής που παρουσιάζεται.

2. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Οι περισσότερες πόλεις αντιμετωπίζουν τα ίδια περιβαλλοντικά προβλήματα όπως είναι η κακή ποιότητα του αέρα, μεγάλη κυκλοφορία και συμφόρηση, ηχορύπανση, κακή ποιότητα δομημένου περιβάλλοντος, εγκαταλελειμμένες περιοχές, εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, η άναρχη δόμηση, δημιουργία αποβλήτων και λυμάτων.

Οι αιτίες των προβλημάτων αυτών εμπεριέχουν αλλαγές του τρόπου ζωής (αυξανόμενη εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο, αύξηση των νοικοκυριών ενός ατόμου, αύξηση της κατά κεφαλήν χρήσης των πόρων) και δημογραφικές μεταβολές, οι οποίες πρέπει να ληφθούν υπόψη στις εκπονούμενες λύσεις. Οι λύσεις αυτές πρέπει να προσβλέπουν στο μέλλον, να περιλαμβάνουν πρόληψη των κινδύνων, όπως πρόβλεψη των επιπτώσεων των κλιματικών μεταβολών (π.χ. μεγάλες πλημμύρες) ή την προοδευτική μείωση της εξάρτησης από τα ορυκτά καύσιμα.

Τα περιβαλλοντικά προβλήματα στις πόλεις είναι ιδιαίτερα σύνθετα διότι οι αιτίες τους είναι αλληλένδετες. Μια τοπική πρωτοβουλία επίλυσης ενός προβλήματος μπορεί να οδηγήσει σε νέα προβλήματα αλλού και να έρχεται σε αντίθεση με πολιτικές σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο. Παραδείγματος χάριν, οι πολιτικές για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα με την αγορά καθαρών λεωφορείων μπορεί να υπονομευθεί από την αύξηση της μετακίνησης με ιδιωτικό αυτοκίνητο εξαιτίας των αποφάσεων χρήσης γης (π.χ. κατασκευή χώρων στάθμευσης στα αστικά κέντρα). Τα προβλήματα που σχετίζονται με την κακή ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος συχνά συνδέονται με υποβόσκοντα κοινωνικο-οικονομικά προβλήματα.

Αναγνωρίζεται ευρέως ότι οι επιτυχημένες τοπικές αρχές χρησιμοποιούν ολοκληρωμένες προσεγγίσεις στη διαχείριση του αστικού περιβάλλοντος υιοθετώντας μακροπρόθεσμα στρατηγικά σχέδια δράσης, όπου αναλύονται λεπτομερώς (βλ. παράρτημα) οι δεσμοί μεταξύ των διαφόρων πολιτικών και υποχρεώσεων, ακόμη και στα διάφορα διοικητικά επίπεδα. Οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό ή ευρωπαϊκό επίπεδο (π.χ. χρήση γης, θόρυβος, ποιότητα του αέρα) μπορούν να εκπληρωθούν πιο αποτελεσματικά σε τοπικό επίπεδο, εφόσον ενταχθούν σε ένα τοπικό πλαίσιο στρατηγικής διαχείρισης.

3. ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ ΔΡΑΣΗΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΕ

Οι τοπικές αρχές έχουν αποφασιστικό ρόλο στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος. Η ποικιλομορφία του από άποψη ιστορική, γεωγραφική, κλιματική, διοικητική και νομική, επιβάλλει εξεύρεση εξειδικευμένων λύσεων σε τοπικό επίπεδο για το αστικό περιβάλλον. Η εφαρμογή της αρχής της επικουρικότητας, σε περίπτωση ανάληψης δράσης στο πλέον αποτελεσματικό επίπεδο, συνεπάγεται και αυτή ενέργειες σε τοπικό επίπεδο.

Ωστόσο, το αστικό περιβάλλον χρειάζεται δράση σε όλα τα επίπεδα: οι εθνικές και περιφερειακές αρχές, όπως και οι κοινοτικές, έχουν όλες το ρόλο τους.

Σε ορισμένες πόλεις έχουν δοθεί πολλές λύσεις αλλά δεν έχουν διαδοθεί ή εφαρμοσθεί αρκετά. Η ΕΕ μπορεί να υποστηρίξει τα κράτη μέλη και τις τοπικές αρχές προωθώντας τις βέλτιστες πρακτικές στην Ευρώπη, διευκολύνοντας την ευρεία χρήση τους σε όλη την Ευρώπη και ενθαρρύνοντας την πραγματική δικτύωση και ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ πόλεων. Μπορεί να χορηγήσει χρηματοδοτική στήριξη για επενδύσεις που θα ανταποκρίνονται σε περιβαλλοντικές προτεραιότητες και να στηρίξει την ανάπτυξη ικανοτήτων με τη

διάθεση κονδυλίων για την έρευνα και την εκπαίδευση, με ανάλογη καθοδήγηση και ενθάρρυνση των εθνικών συμβουλευτικών κέντρων για τα αστικά κέντρα.

Είναι ουσιαστικό τα κράτη μέλη να εκμεταλλευθούν τις ευκαιρίες που προσφέρονται σε επίπεδο ΕΕ όπως τονίζεται στην παρούσα στρατηγική προς όφελος των τοπικών αρχών. Καλούνται επίσης να υποστηρίξουν τις τοπικές αρχές στην επίτευξη των στόχων της παρούσας στρατηγικής προωθώντας την στενή συνεργασία και το συντονισμό μεταξύ των διαφόρων διοικητικών φορέων στην ανεύρεση αποτελεσματικών λύσεων για τις πόλεις και τις περιφέρειές τους.

Στις πολυάριθμες διαβουλεύσεις που πραγματοποιήθηκαν, όλοι οι αρμόδιοι παράγοντες και τα κράτη μέλη[5] συμφώνησαν στην αξιολόγηση των αστικών περιβαλλοντικών προβλημάτων, την αναγκαιότητα ανάληψης δράσης σε όλα τα επίπεδα και στην προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ. Η Επιτροπή εξέτασε διάφορες επιλογές, ακόμη και νομοθετικά μέτρα, προκειμένου να εξασφαλίσει ολοκληρωμένη διαχείριση σε τοπικό επίπεδο (βλ. αξιολόγηση των επιπτώσεων). Δεδομένης πάντως της ποικιλομορφίας των αστικών περιοχών και των εθνικών, περιφερειακών και τοπικών υποχρεώσεων, καθώς και των δυσχερειών που συνδέονται με την κατάρτιση κοινών προτύπων για όλα τα θέματα του αστικού περιβάλλοντος, αποφασίσθηκε ότι τα νομοθετικά μέτρα δεν είναι ο καλύτερος τρόπος για να επιτευχθούν οι στόχοι της παρούσας στρατηγικής. Τα περισσότερα κράτη μέλη και τοπικές αρχές υποστήριξαν την προσέγγιση αυτή, δηλώνοντας ότι χρειάζεται επιβολή δεσμευτικών υποχρεώσεων σε επίπεδο ΕΕ για την περιβαλλοντική διαχείριση και την κατάρτιση σχεδίων αστικών συγκοινωνιών.

4. ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ

Σκοπός των μέτρων που περιέχει η παρούσα στρατηγική είναι να συντελέσουν στην καλύτερη εφαρμογή της υπάρχουσας πολιτικής και νομοθεσίας της ΕΕ στον τομέα του περιβάλλοντος σε τοπικό επίπεδο με την υποστήριξη και την ενθάρρυνση των τοπικών αρχών να υιοθετήσουν μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση στη διαχείριση του αστικού χώρου και με την παρότρυνση προς τα κράτη μέλη να στηρίξουν τη διαδικασία αυτή και να εκμεταλλευθούν τις ευκαιρίες που προσφέρονται σε επίπεδο ΕΕ.

Η στρατηγική, εάν εφαρμοσθεί σε όλα τα επίπεδα, θα οδηγήσει εν τέλει στη βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος, σε πόλεις που θα είναι ελκυστικότερες και πιο υγιεινές ως τόποι διαβίωσης, εργασίας και επένδυσης, και σε μείωση των δυσμενών περιβαλλοντικών επιπτώσεων των πόλεων στο ευρύτερο περιβάλλον, όσον αφορά παραδείγματος χάριν την κλιματική αλλαγή.

5. ΤΑ ΜΕΤΡΑ

Η ολοκληρωμένη προσέγγιση της περιβαλλοντικής διαχείρισης σε τοπικό επίπεδο και των μεταφορών ειδικότερα, με βάση την αποτελεσματική διαβούλευση με όλους τους αρμόδιους παράγοντες, είναι το κλειδί για την επιτυχή εφαρμογή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας και για την επίτευξη μακρόβιων βελτιώσεων στην ποιότητα και τις επιδόσεις του περιβάλλοντος. Χρειάζεται να στηριχθούν οι τοπικές αρχές στην υιοθέτηση τέτοιων τεχνικών διαχείρισης.

5.1. Καθοδήγηση για μια ολοκληρωμένη περιβαλλοντική διαχείριση

Η υιοθέτηση ολοκληρωμένης προσέγγισης στη διαχείριση του αστικού περιβάλλοντος συντελεί στην αποφυγή τυχόν αντιθέσεων μεταξύ των πολιτικών

και των πρωτοβουλιών που τίθενται σε εφαρμογή σε αστικές περιοχές και βοηθά στην διαμόρφωση μακρόπνοης θεώρησης για την ανάπτυξη της πόλης. Πέραν των εθελοντικών πρωτοβουλιών Τοπική Ατζέντα 21 και των δεσμεύσεων του Aalborg[6], αρκετά κράτη μέλη έχουν θεσμοθετήσει ή έχουν θέσει σε λειτουργία μηχανισμούς προκειμένου να απαιτήσουν ολοκληρωμένη διαχείριση του αστικού περιβάλλοντος[7].

Οι ολοκληρωμένες προσεγγίσεις οδηγούν σε καλύτερο σχεδιασμό και σε πιο αξιολογικά αποτελέσματα. Για την αποτελεσματική εφαρμογή μέτρων είναι καίριας σημασίας να υπάρχουν σαφώς καθορισμένοι στόχοι, αποδοχή ευθυνών, διαδικασίες παρακολούθησης της προόδου, διαβούλευση με το κοινό, επανεξέταση, έλεγχος και αναφορά. Πολλές επιτυχημένες πόλεις έχουν δημιουργήσει συστήματα περιβαλλοντικής διαχείρισης όπως το EMAS ή το ISO 14001 για να εξασφαλίσουν την απόδοση πολιτικών στόχων και δημόσιο έλεγχο της προόδου. Οι εκστρατείες πληροφόρησης για τις βελτιώσεις που σημειώνονται είναι σημαντικές (π.χ. ευρωπαϊκή εβδομάδα κινητικότητας).

Η Επιτροπή συστήνει ιδιαίτερα στις τοπικές αρχές να προβούν στις αναγκαίες ενέργειες για να επιτύχουν πιο ολοκληρωμένη διαχείριση σε τοπικό επίπεδο και ενθαρρύνει τις εθνικές και περιφερειακές αρχές να υποστηρίξουν τη διεργασία αυτή.

Η Επιτροπή θα παρέχει τεχνική καθοδήγηση το 2006 για την ολοκληρωμένη περιβαλλοντική διαχείριση, λαμβάνοντας υπόψη τις διάφορες εμπειρίες και δίνοντας παραδείγματα ορθής πρακτικής. Θα αναφερθεί επίσης στην πλέον σχετιζόμενη περιβαλλοντική νομοθεσία της ΕΕ π.χ. τις οδηγίες για τον αέρα, το θόρυβο, το νερό, τα απόβλητα και την ενεργειακή απόδοση.

5.2. Καθοδήγηση για σχέδια βιώσιμων αστικών μεταφορών

Οι αστικές μεταφορές έχουν άμεσο αντίκτυπο στη ρύπανση του αέρα, το θόρυβο, τη συμφόρηση και τις εκπομπές CO₂ και είναι θεμελιώδους σημασίας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις. Η κατάρτιση και η εφαρμογή σχεδίων αστικών μεταφορών είναι υποχρεωτική σε ορισμένα κράτη μέλη[8]. Ορισμένες πόλεις υιοθετούν σχέδια σε εθελοντική βάση ή προκειμένου να συμμορφωθούν με ευρωπαϊκά πρότυπα για την προστασία της ανθρώπινης υγείας (π.χ. ποιότητα του αέρα).

Ένας αποτελεσματικός σχεδιασμός των μεταφορών απαιτεί μακρόπνοη θεώρηση για να προγραμματισθεί η χρηματοδότηση υποδομής και οχημάτων, να μελετηθούν σχέδια παροχής κινήτρων με σκοπό να προωθηθούν υψηλής ποιότητας μεταφορές, ασφαλής χρήση του ποδηλάτου και της πεζοπορίας και να συντονισθεί ο σχεδιασμός της χρήσης γης σε κατάλληλα διοικητικά επίπεδα. Στο σχεδιασμό των μεταφορών πρέπει να λαμβάνονται υπόψη η ασφάλεια, η πρόσβαση σε εμπορεύματα και υπηρεσίες, η ατμοσφαιρική ρύπανση, ο θόρυβος, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και η κατανάλωση ενέργειας, η χρήση γης, να καλύπτονται οι μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων και να συνυπολογίζονται όλοι οι τρόποι μεταφοράς. Χρειάζονται εξειδικευμένες λύσεις, βασισμένες στον ευρύ διάλογο με το κοινό και τους αρμόδιους παράγοντες, και οι στόχοι πρέπει να ανταποκρίνονται στην κατά τόπους κατάσταση. Η Επιτροπή συστήνει ιδιαίτερα στις τοπικές αρχές να καταρτίσουν και να εφαρμόσουν σχέδια βιώσιμων αστικών μεταφορών.

Η Επιτροπή θα παρέχει τεχνική καθοδήγηση το 2006 για τις κύριες πτυχές των κύριων σχεδίων μεταφορών με βάση τις συστάσεις της ομάδας εμπειρογνομώνων του 2004[9] και θα δώσει παραδείγματα βέλτιστης πρακτικής.

5.3. Υποστήριξη της ανταλλαγής βέλτιστης πρακτικής σε επίπεδο ΕΕ

Η βελτίωση της πρόσβασης των τοπικών αρχών στις υπάρχουσες λύσεις είναι σημαντική για να μπορέσουν να ωφεληθούν η μια από την πείρα της άλλης και για να καταλήγουν σε λύσεις προσαρμοσμένες στην ιδιαίτερη κατάστασή τους. Οι πληροφορίες πρέπει να είναι καλά διαρθρωμένες, εύκολα διαθέσιμες και πλαισιωμένες από κατάλληλους εμπειρογνώμονες.

5.3.1. Έργα δικτύωσης και επίδειξης

Η ανταλλαγή πείρας μεταξύ τοπικών αρχών που χρηματοδοτείται από την Επιτροπή βάσει του 'Δικτύου Συνεργασίας'[10] έδειξε ότι η από κοινού εργασία προσφέρει πολλά πλεονεκτήματα σε κάθε τοπική αρχή στην ανεύρεση λύσεων με βάση την εμπειρία της και τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει. Η Επιτροπή προτείνει να συνεχισθεί η στήριξη παρεμφερών δραστηριοτήτων με βάση το νέο κανονισμό LIFE+[11]. Η πολιτική συνοχής[12] και το πρόγραμμα πλαίσιο για την έρευνα θα προσφέρουν παρόμοιες ευκαιρίες και έργα επίδειξης σε σειρά θεμάτων αστικού περιβάλλοντος.

Η Επιτροπή θα στηρίξει την ανταλλαγή ορθής πρακτικής και έργα επίδειξης σε θέματα αστικού περιβάλλοντος απευθυνόμενη σε τοπικές και περιφερειακές αρχές με αυτά τα μέσα. Τα κράτη μέλη, οι περιφερειακές και τοπικές αρχές καλούνται να εκμεταλλευθούν τις δυνατότητες αυτές. |

5.3.2. Δίκτυο εθνικών σημείων επαφής για θέματα αστικού περιβάλλοντος

Οι τοπικές αρχές αναφέρουν ότι έχουν δύσκολη πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με πρωτοβουλίες που είχαν ελπιδοφόρα αποτελέσματα. Τις περισσότερες φορές η ορθή πρακτική δεν αξιολογείται με ανεξάρτητο τρόπο και δεν βρίσκεται σε ένα σημείο. Η Επιτροπή συγχρηματοδοτεί με βάση το URBACT ένα πιλοτικό δίκτυο εθνικών σημείων επαφής ('European Knowledge Platform'[13]) με σκοπό την παροχή διαρθρωμένων και αξιολογημένων πληροφοριών σε κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά θέματα των αστικών περιοχών στις τοπικές αρχές που τις ζητούν.

Η Επιτροπή θα αξιολογήσει το πιλοτικό δίκτυο (στα τέλη του 2006) και θα εξετάσει εάν μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως κορμός για ένα "Ευρωπαϊκό πρόγραμμα πλαίσιο ανταλλαγής πείρας στην αστική ανάπτυξη" με βάση την πολιτική συνοχής που έχει προταθεί για την περίοδο 2007-2013.

5.4. Πύλη της Επιτροπής στο Διαδίκτυο για τις τοπικές αρχές

Προς το παρόν, οι ανακοινώσεις, τα πορίσματα ερευνών, οι μελέτες και οι κατευθύνσεις που αφορούν τις τοπικές αρχές διατίθενται μέσω διαφόρων ιστοτόπων της Επιτροπής, γεγονός που δυσχεραίνει τον εντοπισμό των πληροφοριών αυτών.

Στο πλαίσιο του σχεδίου δράσης για τη βελτίωση της επικοινωνίας στην Ευρώπη[14], η Επιτροπή διερευνά τη δημιουργία θεματικών πυλών στον ιστοτόπο Europa για ορισμένους ειδικούς ενδιαφερόμενους. Μια τέτοια πύλη θα παρέχει σύνδεση με όλες τις σχετικές πληροφορίες και θα βελτιώσει τη ροή των πληροφοριών.

Η Επιτροπή θα αξιολογήσει εάν είναι σκόπιμο να δημιουργηθεί μια θεματική πύλη για τις τοπικές αρχές.

5.5. Κατάρτιση

Πολλές τοπικές αρχές δήλωσαν ότι χρειάζονται ειδικές δεξιότητες για να υιοθετηθεί ολοκληρωμένη προσέγγιση στη διαχείριση που να εμπεριέχει τη συνεργασία όλου του κλάδου και την κατάρτιση σε ειδικά θέματα περιβαλλοντικής νομοθεσίας, την πραγματική συμμετοχή του κοινού και την ενθάρρυνση στην αλλαγή συμπεριφοράς των πολιτών.

Η κατάρτιση 'πρόσωπο με πρόσωπο' με τη συμμετοχή εθνικών, περιφερειακών και τοπικών αρχών θεωρείται από τους αρμόδιους παράγοντες ως η πιο αξιόλογη μέθοδος μάθησης. Ο προσεχής κανονισμός LIFE+ προτείνεται με σκοπό να υποστηριχθούν σε τοπικό επίπεδο οι ικανότητες συνδρομής στην εφαρμογή της περιβαλλοντικής πολιτικής. Περιλαμβάνεται επίσης ανταλλαγή προγραμμάτων για τους υπαλλήλους των τοπικών αρχών.

Η πρόταση της Επιτροπής για το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο[15] προσφέρει επίσης ευκαιρίες για την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των δημοσίων διοικήσεων σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.

Η Επιτροπή θα χρησιμοποιήσει το νέο κανονισμό LIFE+ και άλλα μέσα προκειμένου να υποστηρίξει τις τοπικές και περιφερειακές αρχές στις προσπάθειές τους να αποκτήσουν ικανότητες σε θέματα διαχείρισης του αστικού χώρου, και ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να θέσουν σε εφαρμογή τέτοιες πρωτοβουλίες.

5.6. Αξιοποίηση άλλων κοινοτικών προγραμμάτων στήριξης

Για να επιτευχθούν οι στόχοι της στρατηγικής πρέπει να αξιοποιηθούν οι ευκαιρίες που προσφέρουν άλλες πολιτικές.

5.6.1. Πολιτική συνοχής

Οι προτάσεις της Επιτροπής για το Ταμείο Συνοχής[16] και τα Διαρθρωτικά Ταμεία[17] για την περίοδο 2007-2013 περιέχουν σημαντικές δυνατότητες συνδρομής στην αντιμετώπιση των κύριων περιβαλλοντικών προβλημάτων στις αστικές περιοχές (π.χ. διαχείριση αποβλήτων, επεξεργασία αστικών λυμάτων, ποιότητα του αέρα, καθαρές αστικές συγκοινωνίες, ενεργειακή απόδοση, αποκατάσταση μολυσμένης γης και ολοκληρωμένες στρατηγικές ανάπτυξης αστικών περιοχών).

Η Επιτροπή ενθαρρύνει έντονα τα κράτη μέλη να εκμεταλλευθούν τις δυνατότητες αυτές προκειμένου να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα των αστικών περιοχών τους και να εστιάσουν κατάλληλα τα εθνικά στρατηγικά πλαίσια αναφοράς στις αστικές περιοχές.

5.6.2. Έρευνα

Επιτελείται ήδη μεγάλη έρευνα στην ΕΕ σε αστικά θέματα[18] και οι δράσεις 5.3-5.4 θα βελτιώσουν τη διάδοσή της. Η πρόταση της Επιτροπής για το 7ο πρόγραμμα πλαίσιο έρευνας[19] ορίζει ότι η περαιτέρω έρευνα κρίνεται σκόπιμη για την καινοτόμο διαχείριση των αστικών χώρων, την ανάπτυξη του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς, την αξιολόγηση του περιβαλλοντικού κινδύνου, την ενεργειακή απόδοση, τα καθαρά οχήματα και τα εναλλακτικά καύσιμα, την κινητικότητα, την ασφάλεια και την προστασία.

Η Επιτροπή θα υποστηρίξει την περαιτέρω έρευνα σε θέματα αστικού χώρου, θα επιδώσει την ενεργό συμμετοχή των τοπικών αρχών και θα καταβάλει προσπάθειες να δημιουργηθεί και να τους διατεθεί υλικό σε πολλές γλώσσες για να διευκολυνθεί η χρήση του σε τοπικό επίπεδο.

6. ΣΥΝΕΡΓΙΑ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

Η παρούσα στρατηγική είναι πολυδιάστατη και καλύπτει πολλούς περιβαλλοντικούς τομείς και θέματα. Θα συμβάλει στην εφαρμογή των προτεραιοτήτων του βου ΠΔΠ και άλλων περιβαλλοντικών πολιτικών, όπως επίσης και στην εφαρμογή άλλων θεματικών στρατηγικών.

Διάφορες περιβαλλοντικές πολιτικές (ποιότητα του αέρα, θόρυβος κλπ.) απαιτούν την κατάρτιση σχεδίων αντιμετώπισης. Εάν ενταχθούν τα σχέδια αυτά σε ένα τοπικό ολοκληρωμένο πλαίσιο, όπως προτείνεται με την παρούσα στρατηγική, μπορεί να αναπτυχθεί συνέργια μεταξύ πολλών πολιτικών πεδίων, η οποία θα αποφέρει καλύτερα αποτελέσματα, τόσο στο περιβάλλον όσο και στην ποιότητα ζωής γενικότερα στις αστικές περιοχές.

6.1. Κλιματική αλλαγή

Οι αστικές περιοχές έχουν σημαντικό ρόλο να διαδραματίσουν και στην προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή και στο μετριασμό των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Οι αστικές περιοχές είναι ευάλωτες στις συνέπειες της κλιματικής αλλαγής όπως οι πλημμύρες, τα κύματα καύσωνα, η συχνότερη και σοβαρότερη έλλειψη νερού. Τα σχέδια ολοκληρωμένης διαχείρισης του αστικού χώρου πρέπει να περιλαμβάνουν μέτρα για τον περιορισμό των περιβαλλοντικών κινδύνων έτσι ώστε οι αστικές περιοχές να τις διαχειρισθούν καλύτερα.

Κύρια πεδία για τις τοπικές αρχές στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου είναι οι μεταφορές και η δόμηση.

Η ευρύτερη εφαρμογή των σχεδίων βιώσιμων αστικών μεταφορών και ταυτόχρονα των ειδικών μέτρων για την προώθηση των ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων με χαμηλές εκπομπές CO₂ θα βοηθήσουν στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σε τοπικό επίπεδο.

Η βιώσιμη δόμηση βελτιώνει την ενεργειακή απόδοση και επιφέρει αντίστοιχα μείωση των εκπομπών CO₂. Οι τοπικές αρχές μπορούν να προωθήσουν τέτοιες μεθόδους αυξάνοντας την ευαισθητοποίηση, καταρτίζοντας και επιβάλλοντας πρότυπα όπου είναι δυνατόν και υιοθετώντας βέλτιστες πρακτικές για τα δικά τους κτίρια και για τα κτίρια τα οποία παραχωρούν μέσω οικολογικών δημόσιων συμβάσεων. Στο πλαίσιο αυτό, η ανακαίνιση των υπαρχόντων κτιρίων είναι μεγάλης σημασίας. Η Επιτροπή ενθαρρύνει σθεναρά τα κράτη μέλη, τις περιφερειακές και τις τοπικές αρχές να εκπονήσουν προγράμματα για να προωθήσουν τη βιώσιμη δόμηση στις πόλεις τους.

Για να προωθηθεί η ενεργειακή απόδοση και η χρήση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας από τους τοπικούς και τους περιφερειακούς παράγοντες, η Επιτροπή θα συνεχίσει επίσης, στηρίζοντας την ενεργειακή της πολιτική, τη χρήση του προγράμματος Ευφυούς ενέργειας για την Ευρώπη[20]. Το Πράσινο Βιβλίο για την ενεργειακή απόδοση[21] θέτει το ερώτημα εάν η οδηγία για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων[22] πρέπει να επεκταθεί και στα μικρότερα κτίρια που ανακαινίζονται.

Για να καταστεί δυνατή η σύγκριση μεταξύ κτιρίων ανά την Ευρώπη και για να ενθαρρυνθεί η ανταλλαγή βέλτιστης πρακτικής, η Επιτροπή έχει αναθέσει στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Τυποποίησης (CEN) να αναπτύξει μεθόδους με τις οποίες να εκτιμώνται οι ολοκληρωμένες περιβαλλοντικές επιδόσεις των κτιρίων (πέραν της ενεργειακής απόδοσης)[23].

6.2. Φύση και βιοποικιλότητα

Ο βιώσιμος πολεοδομικός σχεδιασμός (κατάλληλος σχεδιασμός της χρήσης γης) θα βοηθήσει στην αναστολή της άναρχης δόμησης και της απώλειας φυσικών ενδιαιτημάτων και της βιοποικιλότητας. Η ολοκληρωμένη διαχείριση του αστικού περιβάλλοντος πρέπει να επικεντρωθεί σε πολιτικές βιώσιμης χρήσης γης, με τις οποίες θα αποφευχθεί η άναρχη δόμηση και θα μειωθεί η στεγανοποίηση του εδάφους, να περιλαμβάνει προώθηση της αστικής βιοποικιλότητας και να εντείνει την ευαισθητοποίηση των πολιτών στις πόλεις.

Η θεματική στρατηγική για την προστασία του εδάφους, η οποία είναι υπό εκπόνηση, θα πραγματοποιείται κατά πάσα πιθανότητα την αποκατάσταση και την εκ νέου χρήση των βιομηχανικών περιοχών, καθώς και τον χωροταξικό σχεδιασμό με τον οποίο θα εξοικονομείται χώρος με σκοπό την ελάττωση της στεγανοποίησης του εδάφους και την εξασφάλιση ορθολογικής χρήσης της γης.

6.3. Περιβάλλον και ποιότητα ζωής

Τα σχέδια βιώσιμων αστικών μεταφορών θα βοηθήσουν στη μείωση της ρύπανσης του αέρα και της ηχορύπανσης και θα ενθαρρύνουν τη χρήση του ποδηλάτου και την πεζοπορία που έχουν θετική επίδραση στην υγεία και στην καταπολέμηση της παχυσαρκίας. Οι μέθοδοι βιώσιμης δόμησης θα συντελέσουν στην προώθηση της άνεσης, της ασφάλειας, της προσβασιμότητας και θα μετριάσουν τις επιπτώσεις που έχει στην υγεία η ρύπανση του αέρα εντός και εκτός των κτιρίων, ιδίως από τα αιωρούμενα σωματίδια που προέρχονται από τα συστήματα θέρμανσης.

Η υπάρχουσα νομοθεσία για την ποιότητα του αέρα [24] απαιτεί την κατάρτιση σχεδίων όταν παρατηρείται ή επίκειται υπέρβαση των οριακών τιμών. Αυτό παρατηρείται σε πολλές πόλεις, και ισχύει ιδίως για τα αιωρούμενα σωματίδια (PM10) που εκπέμπονται κυρίως από την κίνηση των οχημάτων και τις εγκαταστάσεις καύσης. Στο πλαίσιο της θεματικής στρατηγικής της για τη ρύπανση του αέρα[25], η Επιτροπή θα εξετάσει στόχους και μέτρα[26] που θα αποβλέπουν στον έλεγχο της ρύπανσης από τα αιωρούμενα σωματίδια και το όζον, καθώς και τα κοινοτικά μέτρα για τις μεταφορές, τα νέα οχήματα και τις μικρές μονάδες καύσης. Η επίτευξη των κοινοτικών στόχων για την ποιότητα του αέρα απαιτεί ολοκληρωμένη αντιμετώπιση στην οποία θα συμμετέχουν οι δημοτικές αρχές. Τα σχέδια βιώσιμων αστικών μεταφορών και η πιο ολοκληρωμένη διαχείριση του αστικού χώρου, συμπεριλαμβανομένης της αστικής θέρμανσης, θα μπορούσαν να βοηθήσουν τις πόλεις να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις αυτές.

Οι μεταφορές διαδραματίζουν καίριο ρόλο στην κλιματική αλλαγή, την ποιότητα του αέρα και την αειφόρο ανάπτυξη. Η Επιτροπή θα εξετάσει ευρύ φάσμα δράσεων που θα αφορούν επίσης τα πρότυπα των νέων οχημάτων (EURO 5, EURO VI) με σκοπό τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, θα ερευνήσει με ποια μέτρα θα προωθηθεί ευρύτερα η χρήση της διαφοροποιημένης χρέωσης σε περιβαλλοντικά ευαίσθητες περιοχές και ο καθορισμός περιοχών με χαμηλές εκπομπές όπου θα επιβάλλονται περιορισμοί για τις ρυπογόνους μεταφορές. Η

Επιτροπή ενέκρινε πρόσφατα πρόταση οδηγίας για την προμήθεια των δημοσίων αρχών με καθαρά οχήματα[27].

Κατά την επανεξέταση της κοινής πολιτικής μεταφορών[28] η Επιτροπή θα διερευνήσει επίσης εάν απαιτείται περαιτέρω δράση στο πεδίο των αστικών συγκοινωνιών, και πιο συγκεκριμένα θα ερευνήσει το ρόλο των ιδιωτικών αυτοκινήτων στις πόλεις και με ποια μέσα θα βελτιωθεί η ποιότητα των συγκοινωνιών.

Η Επιτροπή προτίθεται να συνεχίσει τη χρηματοδότηση της πρωτοβουλίας CIVITAS[29], η οποία βοηθά τις πόλεις να επιτύχουν στροφή από τις οδικές μεταφορές προς άλλους τρόπους μεταφοράς, να προωθήσουν τη χρήση καθαρότερων οχημάτων και να αντιμετωπίσουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Με την CIVITAS στηρίζεται επίσης η κατάρτιση, η ανταλλαγή πληροφοριών και η αξιοποίηση των αποτελεσμάτων.

Η χαρτογράφηση των σημείων θορύβου και η κατάρτιση σχεδίων για την αντιμετώπιση του περιβαλλοντικού θορύβου απαιτείται από την κοινοτική νομοθεσία[30] με σκοπό τη μείωση του θορύβου στα μεγάλα αστικά κέντρα, όπου η έκθεση σε υψηλές ηχοστάθμες μπορεί να οδηγήσει σε επιζήμια αποτελέσματα στην ανθρώπινη υγεία, και την προστασία των ήσυχων περιοχών από την αύξηση του θορύβου. Τα σχέδια βιώσιμων αστικών μεταφορών θα συντελέσουν στην επίτευξη συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις αυτές με τον προσδιορισμό των μέτρων που θα αφορούν τη διαχείριση του θορύβου από τις αστικές μεταφορές.

6.4. Βιώσιμη χρήση των φυσικών πόρων

Η θεματική στρατηγική για τη βιώσιμη χρήση των φυσικών πόρων[31] θα αναδείξει τη σημασία που έχει η χρήση των φυσικών πόρων με αποτελεσματικό τρόπο που μειώνει τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Η βελτιωμένη διαχείριση του αστικού χώρου μπορεί να μετριάσει τις επιπτώσεις από την καθημερινή χρήση πόρων όπως η ενέργεια και το νερό. Η αποτροπή της άναρχης δόμησης μέσω της υψηλής πυκνότητας και της μικτής χρήσης των κτιρίων στις δομημένες περιοχές προσφέρει περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα στη χρήση γης, τις μεταφορές και τη θέρμανση συντελώντας σε χαμηλότερη κατά κεφαλήν χρήση των πόρων.

Η προτεινόμενη οδηγία με βάση τη θεματική στρατηγική για την πρόληψη παραγωγής αποβλήτων και την ανακύκλωσή τους [32] καθιστά σαφές ότι τα κράτη μέλη υποχρεούνται να καταρτίσουν προγράμματα πρόληψης παραγωγής αποβλήτων στο πιο ενδεδειγμένο γεωγραφικό επίπεδο. Η ολοκληρωμένη περιβαλλοντική διαχείριση του αστικού χώρου πρέπει να καλύπτει τα τοπικά μέτρα πρόληψης παραγωγής αποβλήτων.

7. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΓΝΩΣΤΙΚΟΥ ΥΠΟΒΑΘΡΟΥ – ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΟΔΟΥ

Για να παρακολουθείται καθημερινά η αποτελεσματικότητα της παρούσας στρατηγικής χρειάζονται προσβάσιμα δεδομένα για τις αστικές περιοχές. Η Επιτροπή, με τη βοήθεια του ΕΟΧ και σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, θα εργασθεί για τη βελτίωση των ευρωπαϊκών δεδομένων που αφορούν θέματα του αστικού περιβάλλοντος χωρίς να επιβαρυνθούν οι εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές, έτσι ώστε να αξιολογηθούν διαχρονικά οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των ευρωπαϊκών αστικών περιοχών. Αυτό θα πραγματοποιηθεί στο

πλαίσιο της INSPIRE (Υποδομή χωρικών πληροφοριών στην Ευρώπη) και σε σύνδεση με τις πρωτοβουλίες GEO[33] και GMES (Παγκόσμια Παρακολούθηση του Περιβάλλοντος και της Ασφάλειας)[34].

Η Επιτροπή θα προβεί σε νέο αστικό έλεγχο το 2006 και θα δημοσιεύσει έκθεση το 2006 με βάση δείκτες των συνθηκών διαβίωσης σε συγκεκριμένες πόλεις της ΕΕ, η οποία θα καλύπτει οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές πτυχές.

8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η δημιουργία αστικών περιοχών υψηλής ποιότητας απαιτεί μεγάλη συνέργια μεταξύ των διαφόρων πολιτικών και πρωτοβουλιών και καλύτερη συνεργασία μεταξύ των διαφόρων επιπέδων διοίκησης. Τα κράτη μέλη έχουν την ευθύνη να βοηθήσουν τις περιφερειακές και τοπικές αρχές να βελτιώσουν τις επιδόσεις τους στις πόλεις της χώρας τους. Τα μέτρα στήριξης που προβλέπονται στην παρούσα στρατηγική αναμένεται ότι θα συνδράμουν τις τοπικές αρχές και άλλους παράγοντες στον προσδιορισμό των ενεργειών που θα κρίνουν κατάλληλες στις ιδιαίτερες συνθήκες τους και ότι θα συντελέσουν στην αξιοποίηση της ανταλλαγής πληροφοριών σε όλη την ΕΕ. Θα μπορούσαν επίσης να βοηθήσουν στην προώθηση της ορθής πρακτικής σε θέματα διαχείρισης του αστικού περιβάλλοντος εκτός ΕΕ (π.χ. στην πρωτοβουλία 'Πράσινη Πόλη'[35] του περιβαλλοντικού προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών).

Τα κράτη μέλη, οι τοπικές και οι περιφερειακές αρχές και άλλοι παράγοντες θα κληθούν να υποβάλλουν τις απόψεις τους σχετικά με τις επιπτώσεις των μέτρων της παρούσας στρατηγικής σε τακτική βάση, καθώς και κατά την ευρύτερη διαβούλευση που θα πραγματοποιηθεί το 2009. Οι απόψεις αυτές μαζί με τα διαθέσιμα δεδομένα σχετικά με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των αστικών κέντρων θα εκτιμηθούν επ'ευκαιρία της επανεξέτασης του 6ου ΠΔΠ το 2010, κατά την οποία θα κριθεί εάν χρειάζονται περαιτέρω μέτρα.

ANNEX

- Examples -

Integrated environmental management - Copenhagen Under Danish law, the city of Copenhagen adopted a Local Agenda 21 strategy. Together with several other more specific strategies for different sectors (e.g. traffic, waste, CO2, risks) and Copenhagen's own environmental management system for the entire city (called 'Dogme 2000'), these constitute Copenhagen's integrated approach to the management of the city's environment. The Local Agenda 21 Strategy is not yet fully implemented, but noticeable improvements are reported by the city authority in many environmental challenges including air quality, greenhouse gas emissions, energy use, ecological footprint, recycling and the number of buildings constructed using sustainable construction methods and techniques. The Copenhagen authority also believes that there has been an increase in the city's competitive advantage as a result, since the city can present its environmental policies and projects to companies interested in relocating there. Properties near to the now cleaner bathing water have seen their rental value rise. Work with ethnic minorities on developing solutions to environmental issues has led to greater social inclusion of these communities and better community relations with the city authority. The authority itself is more efficient at planning and managing the urban environment and the level of staff awareness of environmental issues is higher than before. |

Sustainable Urban Transport Planning - Nantes The 'Plan de déplacements urbains' (PDU) of the Nantes conurbation (24 municipalities and 569 000 inhabitants) was adopted in 2000 under French law. The law set ambitious targets for controlling private car traffic demand (target: a reduction to 50% of all journeys by 2010 from 62% in 2002) and reducing its related emissions (noise, CO₂, air pollutants) by developing efficient and clean collective transport systems, managing parking supply and fees, promoting intensive use of cycling and supporting development of travel plans by businesses and public institutions. To date, a 6-7% annual increase in demand for transport has been recorded. The main actions implemented in the PDU are: * complete renewal of the bus fleet (150 vehicles) with natural gas buses which will make it one of the cleanest urban bus fleets in Europe. * funding dedicated extensions of the public transport network (tramway, bus, tram-bus and rail infrastructures) and increasing frequency, accessibility, coordination with other modes and operating hours. * integrated public transport pricing and ticketing for all collective transport networks. * voluntary development of travel plans in cooperation with the major employers of the conurbation (13 to date are signed). * extension and improvement of the cycling network (300km to date) and development of cycle hire services. * integrated parking policy favouring residents, short duration parking for visitors, supervision of parking areas, development of Park and Ride areas (2,500 parking places) close to major railway stations, parking spaces dedicated to bicycles. |

[1] COM(2001)264

[2] Αυτό φαίνεται στη συμφωνία του Bristol Accord (Bristol Accord):

<http://www.odpm.gov.uk/index.asp?docid=1162287>

[3] COM(2005)330

[4] "Προς μια θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον" COM(2004)60

[5] Συμπεράσματα του Συμβουλίου της 14.10.2004.

[6] www.aalborgplus10.dk

[7] Βέλγιο (Φλάνδρα), Δανία, Γαλλία, Ουγγαρία, Πολωνία, Σλοβενία: νομοθεσία· Κύπρος, Τσεχική Δημοκρατία: εξετάζουν μηχανισμούς· ΗΒ: κάποια στοιχεία.

[8] Γαλλία, ΗΒ: νομοθεσία· Κύπρος, Τσεχική Δημοκρατία: εξετάζουν μηχανισμούς· Ιταλία: κάποια στοιχεία.

[9] europa.eu.int/comm/environment/urban/pdf/final_report050128.pdf

[10] Απόφαση 1411/2001/EK

[11] COM(2004)621

[12] COM(2004)495

[13] Υπό την αιγίδα του Υπουργείου Εσωτερικών των Κάτω Χωρών με τη συμμετοχή 15 κρατών μελών.

[14] SEC(2005)985

[15] COM(2004)493

[16] COM(2004)494

[17] COM(2004)495

[18] Π.χ. 145 έργα 'Η πόλη του αύριο & πολιτιστική κληρονομιά'.

[19] COM(2005)119

[20] Ενεργειακή απόδοση των κτιρίων και της βιομηχανίας (SAVE), θερμοηλεκτρικοί σταθμοί, νέες και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας για την παραγωγή ηλεκτρισμού, θερμότητας, βιοκαυσίμων (ALTENER), ενεργειακές πτυχές των μεταφορών (STEER).

[21] COM(2005)265

[22] Οδηγία 2002/91/EK

[23] Εντολή προς τη CEN M/350

[24] europa.eu.int/comm/environment/air/ambient.htm

[25] COM(2005)446

[26] Τα μέτρα αυτά θα αξιολογηθούν ως προς τις επιπτώσεις τους.

[27] COM(2005)634

[28] COM(2001)370

[29] www.civitas-initiative.org

[30] Οδηγία 2002/49/EK

[31] COM(2005)670

[32] COM(2005)667

[33] Ομάδα Γεωσκόπησης

[34] COM(2004)65

[35] www.wed2005.org