



ΒΙΒΛΙΟΚΡΙΤΙΚΗ

Πράσινο βιβλίο για το αστικό περιβάλλον, έκδοση της Επιτροπής Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο 1990

Οι πόλεις καταλαμβάνουν ένα μικρό, σχεδόν ασήμαντο μέρος του πλανήτη, όμως αποτελούν «βιότοπο» ενός αυξανόμενου ποσοστού του παγκόσμιου πληθυσμού. Με το πέρασμα στον 21ο αιώνα η κατανομή ανθρώπων και δραστηριοτήτων σε όλες τις ηπείρους προβλέπεται να είναι ακόμη περισσότερο ανομοιόμορφη, ενώ η σημασία του αστικού χώρου για τα προβλήματα ποιότητας ζωής θα είναι επίσης μεγαλύτερη. Σε όλες τις κλίμακες «μακροχώρου» και «μικροχώρου», είτε αυτοί προσδιορίζονται ως αστικοί και περιαστικοί σχηματισμοί, «κέντρα πόλεων», χώροι τροχαίας ή πεζής κυκλοφορίας, εσωτερικοί χώροι των κατοικιών κλπ., η ποικιλοότητα της ανθρώπινης παρουσίας, των ρυπαντικών εκπομπών και των δραστηριοτήτων, επιβάλλει μian αντίστοιχη ποικιλία θεωρητικών προσεγγίσεων. Συγκεκριμένη λοιπόν ανάλυση της συγκεκριμένης περιβαλλοντικής κατάστασης, και ιδού ένας σημαντικός καρπός, που ανεπιφύλακτα θα λέγαμε ότι αποτελεί σταθμό στην *κωδικοποίηση και προώθηση* των κατακτήσεων των κινημάτων ποιότητας ζωής. Ιδού το «Πράσινο βιβλίο για το αστικό περιβάλλον», που προέκυψε από εκτεταμένες διαβουλεύσεις και διαδικασίες, μέσα στις οποίες διατυπώθηκε η κοινότητα αλλά και η ιδιαιτερότητα των προβλημάτων των ευρωπαϊκών πόλεων.

Το βιβλίο αποτελείται από δύο μέρη: Στο πρώτο αναλύονται τα προβλήματα των πόλεων και οι αιτίες τους, ενώ στο δεύτερο διατυπώνονται οι κατευθυντήριοι άξονες μιας παρέμβασης σε επίπεδο ΕΟΚ. Η *παράλληλη* δράση τοπικών, εθνικών και υπερεθνικών φορέων, σε αντίθεση με την γνώριμη σε μας τους Έλληνες εξουδετέρωση των ρυθμίσεων του ενός επιπέδου διοίκησης από τις επεμβάσεις κάποιου άλλου, προϋποθέτει διαδικασίες ευρείας συναίνεσης και, ακόμη περισσότερο, αρχές ευρύτατης αποδοχής. Το «Πράσινο βιβλίο» στοχεύει στη διαμόρφωση κάποιων κοινών τόπων στα πλαίσια μιας «παιδευτικής» λειτουργίας, που θα επιτρέψει τη σύγκλιση τοπικών, εθνικών και υπερεθνικών προσπαθειών, όμως ταυτόχρονα νομιμοποιείται ως ΕΟΚική παρέμβαση σε κατεξοχήν τοπικά ή εθνικά θέματα όπως τα θέματα των πόλεων, δεδομένης της συμμετοχής της αστικής ρύπανσης, στα φαινόμενα του θερμοκηπίου, των όξινων βροχών κλπ.

Περισσότερο από οποιοδήποτε άλλο πεδίο, η αντιμετώπιση των προβλημάτων του αστικού περιβάλλοντος επιβάλλει την σφαιρική αντί της τομεακής προσέγγισης. Η σύνθεση ενός «υβριδίου» επιστημών και τεχνικών διαχείρισης, μπορεί να αποδειχθεί αποτελεσματική στα πολύπλοκα ζητήματα των πόλεων, όπου ο χώρος, η κυκλοφορία, η ποικιλότητα αλλά και η κινητικότητα μέσα στον αστικό ιστό, ο «ιστορικός χρόνος» με την έννοια της πολιτιστικής κληρονομιάς, η παρουσία της φύσης, οι παραγωγικές και καταναλωτικές δραστηριότητες, αλληλεπιδρούν και αλληλοπροσδιορίζονται. Εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές εγκαταστάσεις, προϊόντα «ξεπερασμένων» βιομηχανικών δομών στο Μιλάνο, στο Τορίνο, στο Ρουρ, στο Βέλγιο και στην Αγγλία, περιμένουν την ανάπλαση και επανένταξή τους στον αστικό χώρο, με την πρόσκτηση νέων λειτουργιών και χρήσεων. Τεράστιες δομημένες περιοχές – υπνωτήρια χωρίς μια «αναγνωρίσιμη και μοναδική ταυτότητα» – προσδοκούν τον εμπλουτισμό και τον μετασχηματισμό τους σε πραγματικές εστίες ζωής. Τα προβλήματα της ανθρώπινης επικοινωνίας γίνονται όλο και περισσότερο έντονα, έστω και σε μια εποχή αυξανόμενης ευχέρειας στην διακίνηση και λήψη πληροφοριών.

Πόλη ή αστική περιοχή

Το «Πράσινο βιβλίο» σχολιάζει την σύγχρονη αστικοποίηση στον ευρωπαϊκό χώρο, που δημιουργεί ενδιαασμούς για το κατά πόσο η παραδοσιακή πόλη με τον «κεντρομόλο» προσανατολισμό της ως προς συγκεκριμένο στοιχείο του χώρου (*κέντρο της πόλης*) μπορεί να θεωρείται αντιπροσωπευτική μορφή. Πρέπει να μιλάμε για «πόλεις» ή για «αστικές περιοχές», ή, όπως ορισμένοι εμπειρογνώμονες του ΟΟΣΑ και του ΟΗΕ, απλώς για «οικισμούς», με δεδομένη τη σύγχρονη *άμορφη* και *χωροθόρα* αστικοποίηση, που διευκολύνεται από τό τρέχον καθεστώς τηλεπικοινωνιακών μέσων; Είναι γεγονός ότι η αστικοποίηση ποικίλει από χώρα σε χώρα, και η δυνατότητα της επισήμανσης των κοινών «μετα-αστικών» χαρακτηριστικών του σημερινού δομημένου χώρου είναι περιορισμένη. Όμως το «Πράσινο βιβλίο» δεν στέκεται πολύ στο αμφιλεγόμενο αυτό θέμα: Πηγαίνοντας «κατευθείαν στο ψητό» επιθεβαιώνει την αποτυχία της περιφέρειας των παραδοσιακών πόλεων, με την «ανυπαξία δημόσιας ζωής την ένδεια παιδείας, την οπτική μονοτονία, το χαμένο χρόνο στις μεταφορές». Στην Ευρώπη του '90, η πόλη που τροφοδότησε κύματα φυγής και έδωσε όψεις κοινωνικής αποσύνθεσης όπως αυτές που εκφράστηκαν στο κινηματογραφικό Weekend του Ζαν Λυκ Γκοντάρ, ανακαλύπτεται ξανά. Η πόλη μπορεί να διασωθεί – επισημαίνει το «Πράσινο βιβλίο» (1.3.) – και ο αέρας της μπορεί να εξακολουθήσει να ελευθερώνει, κατά το γερμανικό γνωμικό (*Stadtluft macht frei*). Αν και λιγότερο καθαρός, συνδέεται με ένα χώρο όπου η ανθρώπινη δυναμική – μέσα από την πολλαπλότητα και αμεσότητα της επικοινωνίας – κεντρίζεται και γονιμοποιείται ακατάπαυστα και αχαλίνωτα.

Βέβαια η επικοινωνία προϋποθέτει την κυκλοφορία και η κυκλοφορία προϋποθέτει την ευρύτατη χρήση των κινητήρων εσωτερικής καύσης... Η πυκνή αστική κυκλοφορία προκαλεί το υπ. αριθμόν «έναν» περιβαλλοντικό πρόβλημα των πόλεων. Το μονοξείδιο του άνθρακα μπορεί να συγκεντρωθεί σε στοιχεία του αστικού χώρου όπως οι σήραγγες ή τα υπόγεια πάρκινγκ – στοιχεία τα οποία γενικώς θεωρούνται ότι εξοικονομούν χώρο και αμβλύνουν τις εντάσεις της αστικής επιφάνειας. Οι προβλέψεις αναφέρουν ότι τα 379 εκατ. οχήματα της Ευρώπης των 12 του 1990 θα φτάσουν τον αριθμό των 515 εκατομμυρίων το 2010, πράγμα που θα εντείνει τις στενότητες σε ειδικές περιοχές του αστικού χώρου και θα αυξήσει την αστική ρύπανση. Το βασικό αέριο του φαινομένου του θερμοκηπίου, δηλ. το διοξείδιο του άνθρακα (CO₂), προβλέπεται να αυξηθεί ανησυχητικά εξ



Του Θεραίτη

Γερσίμης
Ιαν. 91

αιτίας της αστικής κυκλοφορίας, η οποία προς το παρόν προκαλεί περισσότερο από το 10% των συνολικών εκπομπών CO₂ σε παγκόσμια κλίμακα.

Η κυκλοφορία προηγείται στον κατάλογο ενός μεγάλου αριθμού προβλημάτων. Στα οποία θα πρέπει να συμπεριλάβουμε τους εσωτερικούς χώρους των κατοικιών, που αποδεικνύονται κάθε άλλο παρά αθώοι: Άλλοτε οι βαφές που περιέχουν μόλυβδο, άλλοτε τα καρκινογόνα υλικά αμιάντου στις μονώσεις, άλλοτε δομικά υλικά όπως η φορμαλδεΐδη, ο ορυκτοβάμβακας, ο υδράργυρος και το ραδόνιο, δημιουργούν κινδύνους σε βάρος της υγείας των κατοίκων. Το νερό των πόλεων μεταφέρεται από μεγάλες αποστάσεις, ενώ στην τοπική κλίμακα του αστικού χώρου, οι αδιαπέραστες επιφάνειες με τσιμέντο, ασφαλτό κλπ. εμποδίζουν την απορροή των βροχοπτώσεων και προκαλούν πλημμυρικά φαινόμενα. Τα αστικά απόβλητα αποτελούν σημαντικό θέμα σε τοπικό και υπερεθνικό επίπεδο, σε σχέση με το οποίο τίθενται δύο σημαντικές αρχές: η πρόληψη και η ανακύκλωση. Η πρώτη θεαίως αφορά τη βιομηχανία, που είναι η βασική πηγή υλικών που προορίζονται για απόθεση στον περιαστικό χώρο ύστερα από τη φάση της κατανάλωσης. Εξ άλλου η ανακύκλωση συνιστά μια «κατασταλτική» ή «θεραπευτική» τεχνική, η οποία είναι δυνατό να συμβάλει όχι μόνο στην απορύπανση αλλά και στα οικονομικά των διαφόρων τοπικών κοινωνιών.

Η λειτουργία της λειτουργιοκρατίας

Το «Πράσινο βιβλίο» επισημαίνει ότι ο σύγχρονος πολεοδομικός σχεδιασμός συνδυάζει τις αρχές του «Χάρτη των Αθηνών» και του βρετανικού κινήματος για τις «κηπουπόλεις» – αρχές οι οποίες στηρίζονται στον αυστηρό διαχωρισμό και στη χωροθέτηση των δραστη-

ριοτήτων με βάση τις λειτουργίες τους. Κατοικία, βιομηχανία, προμήθεια, πράσινοι χώροι, τείνουν σύμφωνα με αυτό το μοντέλο να διαχωρίζονται και να αποστασιοποιούνται μεταξύ τους, κάνοντας έτσι αναπόφευκτη την διαμόρφωση ενός εκτεταμένου οδικού δικτύου. Τεράστια εμπορικά κέντρα εγκαθίστανται στην περιφέρεια, επιβάλλοντας την όλο και μεγαλύτερη χρήση των ιδιωτικών αυτοκινήτων. Στα παραδοσιακά κέντρα των πόλεων ειδικά καταστήματα πολυτελείας καταλαμβάνουν τα πιο γραφικά σημεία, στερώντας τους κατοίκους από κοντινές πηγές ειδών πρώτης ανάγκης.

Η χωρική διάσπαση των λειτουργιών, και η απώλεια της ισορροπίας που εγγυάτο η συνύπαρξη πολλών τρόπων μεταφοράς (πεζοπορία, ποδηλασία, μαζική συγκοινωνία), αποτελεί πλέον «εξόφθαλμη» κατάσταση στις ευρωπαϊκές πόλεις. Οι επιστημόνες αυτές οδηγούν το «Πράσινο βιβλίο» στη διατύπωση τριών συγκλινουσών κατευθύνσεων:

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

Θα ονομάσουμε το τελευταίο αυτό σημείο, σημείο στρατηγικής σημασίας. Στο βαθμό που η ευκολία της χωρικής επέκτασης των πόλεων, ιδιαίτερα με την εκτόπιση των δυσάρεστων λειτουργιών, υποκαθίσταται από την ορθολογικότερη χρήση του υφιστάμενου αστικού χώρου, με την «ηπιοποίηση» και ειρηνική συνύπαρξη των λειτουργιών, η αστική ζωή είναι σίγουρο ότι αναβαθμίζεται. Παράλληλα όμως αποτρέπονται και οι «τερατοπλασίες» σε βάρος της κοντινής περιαστικής υπαίθρου. Που όχι λίγες φορές τραυματίζουν βάνουσα την αισθητική του δημόσιου χώρου.

Μια κοινοτική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον

Το Πράσινο βιβλίο βάζει σε πρώτο πλάνο την αρχή του «συντονισμού» και την «ολοκλήρωση» των αποφάσεων, με την έννοια της *συνεκτίμησης* όλων των πολύπλοκων και αλληλεξαρτώμενων στοιχείων που συνθέτουν τη φυσιογνωμία των σημερινών πόλεων. Χωροτάκτες, συγκοινωνιολόγοι, πολεοδόμοι, γεωπόνοι, αρχιτέκτονες τοπίου, οικολόγοι, οικονομολόγοι, αρχαιολόγοι και καλλιτέχνες και πάμπολλοι ακόμη, είναι ανάγκη να συναντηθούν και να συνεργασθούν στην ανάπλαση των πόλεων, σε συνδυασμό πάντοτε με την ευρεία κοινωνική ενημέρωση και συναίνεση.

Η ανάλυση της ευθύνης από τους ίδιους υπεύθυνους των δραστηριοτήτων μέσα στην πόλη σε κάθε επίπεδο – ατόμων, εταιρειών, τοπικής αυτοδιοίκησης ή δημόσιας διοίκησης – αποτελεί επίσης μια ουσιαστική προϋπόθεση για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος. Πρόκειται για μια αρχή γενικότερη της γνωστής «ο ρυπαίνων πληρώνει», και σαν τέτοια προϋποθέτει μεγαλύτερη ενημέρωση και διαφάνεια των δημοσίων ή ιδιωτικών φορέων, που με τις αποφάσεις τους προσδιορίζουν την κατάσταση του αστικού περιβάλλοντος.

Η «λελογισμένη ανάπτυξη» αποτελεί μια τρίτη αρχή, η οποία δεν διευκρινίζεται επαρκώς στο «Πράσινο βιβλίο». Η αρχή αυτή έχει σχέση με την «ανανεωσιμότητα» των υλικών της αναπτυξιακής διαδικασίας, επομένως με το ότι η χρήση των πόρων και του περιβάλλοντος δεν πρέπει να μειώσει το δυναμικό τους για τις επόμενες γενιές. Δεν θα ήταν υπερβολικό να ισχυρισθούμε ότι, προκειμένου για τον αστικό χώρο, η «λελογισμένη ανάπτυξη» παραπέμπει στην ισορροπία μεταβολής και συντήρησης, αλλαγής και σταθερότη-

τας, ανανέωσης και διατήρησης της κλασικής μορφής των πόλεων: Οι πόλεις πρέπει να είναι ένας συνδυασμός προόδου και σταθερότητας και οι αποφάσεις που συνδέονται με αυτές – σε οποιοδήποτε επίπεδο και αν παίρνονται – πρέπει να είναι «προοδευτικές» και συντηρητικές ταυτόχρονα!

Η «αρχή της επικουρικότητας» αναθέτει ένα ρόλο στα κοινοτικά όργανα, όταν οι στόχοι της πολιτικής ποιότητας ζωής μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα με την ευρωπαϊκή δράση. Η κοινοτική δράση θεμελιώνεται από τη διασπορά της αστικής ρύπανσης και ιδιαίτερα την διαμεθοριακή ρύπανση του αέρα και των υδάτων, από την ομοιότητα κάποιων προβλημάτων του αστικού περιβάλλοντος, από τον ευρωπαϊκό χαρακτήρα της πολιτικής κληρονομιάς των πόλεων, από την αλληλεπίδραση των κοινοτικών μορφών δράσης και των αστικών σχηματισμών. Πάντως η αρχή της επικουρικότητας δεν αναιρεί την προτεραιότητα της ευθύνης, που υφίσταται σε βάρος ή υπέρ των δημοτικών αρχών και των εθνικών κυβερνήσεων.

Πιο προχωρημένο από το κράτος

Το «Πράσινο βιβλίο για το αστικό περιβάλλον» είναι ένα κρατικό ντοκουμέντο πολύ πιο προχωρημένο από τη λογική των κρατών που συνθέτουν την Ευρώπη των 12. Μπορούμε να πούμε ότι οι διαδικασίες κατάρτισής του σε συνδυασμό με μια βασική λογική που το διαποτίζει – δηλαδή τη λογική της κοινωνικής συναίνεσης και της επιδίωξης κοινωνικής συνοχής – του προσδίδουν πολύ περισσότερες πιθανότητες από οποιοδήποτε ντοκουμέντο στο να τύχει ευρείας αποδοχής και εφαρμογής. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι χαρακτηρίζεται από πληρότητα ή από μια συμμετρική έκθεση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει ο αστικός χώρος. Θέματα όπως η φύση μέσα στην πόλη και η πολλαπλότητα των λειτουργιών που επιτελούνται από την σύζευξη φυσικών και χτισμένων μικρο-περιβαλλόντων στον μείζονα αστικό χώρο, υποβαθμίζονται σε μεγάλο βαθμό. Η συνεισφορά της φύσης στην απορρύπανση, των θορύβων, στην αισθητική του χώρου, στην παροχή ενός αισθηματος ιστορικής συνέχειας μέσα στο εκρηκτικά μεταβαλλόμενο αστικό τοπίο, γενικότερα η συμμετοχή της φύσης στην ψυχολογική ισορροπία του κατοίκου της πόλης, τυχαίνει κάθε άλλο παρά μια πρόπουσα διερεύνησης και ανάπτυξης.

Το Πράσινο βιβλίο επισημαίνει την αναγκαιότητα της μείξης των χρήσεων, την ανάγκη των πολλαπλών δραστηριοτήτων στον αστικό χώρο, που με την παρουσία τους αμβλύνουν την κινητικότητα των κατοίκων και καταπραυνουν τις κυκλοφοριακές «συμφορήσεις». Η λογική αυτή είναι σίγουρο ότι περιορίζει την κινητικότητα που προκύπτει από την «διαχωριστική πολεοδομία» – τον «λειτουργιοκρατισμό» με άλλα λόγια – επιτρέποντας από την άλλη πλευρά την πιο ορθολογική χρήση της κινητικότητας των κατοίκων της πόλης. Όμως αυτό δεν σημαίνει ότι οι περιοχές μεικτών χρήσεων μετασχηματίζονται αυτομάτως σε ανθρώπινους θιότοπους. Ένας τέτοιος μετασχηματισμός προϋποθέτει όχι απλή μείξη, αλλά *παραπέρα και αναδιάταξη των χρήσεων*, με στόχο τη συνάρθρωσή τους σε συγκεκριμένα, οικεία για τον άνθρωπο σύνολα, όπως λ.χ. να είναι η συνοικία.

Η πόλη των εν γένει μεικτών χρήσεων είναι μια πόλη της ευκολίας, των σχετικά μικρών αποστάσεων, των μεγαλύτερων ευκαιριών, όμως δεν είναι η πόλη που εμπεδώνει στους πολίτες το αίσθημα ότι ανήκουν κάπου. Η πόλη έτσι παραμένει «ακρόταρη», χωρίς να συνιστά έναν ψυχοτοπο γι' αυτούς που την κατοικούν. Αν και ασύγκριτα προτιμότερη από τους μονολειτουργικούς αστικούς σχηματισμούς, που διέπονται από την αυστηρή εφαρμογή της ζώνωσης (zoning), απέχει από το είδος της πόλης που μπορεί να προκύψει από την *ανακυτάρωση*, από την συσχέτιση ανθρώπων και λειτουργιών σε επίπεδο γειτονιάς, συνοικίας, οικιστικού συνόλου.

Το Πράσινο βιβλίο αγνοεί το ζήτημα της «χρονοθέτησης», με άλλα λόγια το ζήτημα της ρύθμισης των ωραρίων εργασίας στον αστικό ιστό στην κλίμακα της ημέρας, της εβδομάδας, του έτους. Ο *συγχρονισμός* των ωραρίων εργασίας σε όλες τις ευρωπαϊκές πόλεις προκαλεί ένα ενιαίο κύμα μετακινήσεων προς και από την εργασία και αντίστοιχα κυκλοφοριακή συμφόρηση με μεγάλη παραγωγή ρύπων. Ακόμη χρονικά φαινόμενα όπως ο *συγχρονισμός των διακοπών* παράγουν φαινόμενα όπως η καταθλιπτική εκκένωση πόλεων κατά τη διάρκεια του Αυγούστου, η διάλυση των κοινωνικών υπηρεσιών κλπ.

Ακόμη το Πράσινο βιβλίο επαναλαμβάνει τη γνωστή συνάρτηση μεταξύ της διάνοιξης δρόμων και της αύξησης της τροχαίας κυκλοφορίας, που τέθηκε από θεωρητικούς όπως ο Ίλιτς, ο Γκορτζ, κ.ά. και αποτέλεσε ένα βασικό επιχείρημα του οικολογικού κινήματος κατά της επέκτασης της αυτοκίνησης. Η θέση ότι «οι δρόμοι παράγουν κυκλοφορία» φαίνεται να υιοθετείται από τους συντάκτες του βιβλίου, όμως η θέση αυτή αντανακλά μια σαφή υπερβολή, που δεν ερμηνεύει πειστικά την αύξηση της αστικής κινητικότητας. Οι ανοιχτοί δρόμοι υποδαυλίζουν την κινητικότητα, όπως την υποδαυλίζουν πολύ λιγότερο, σχεδόν μηδαμινά, σε σχέση με καταστάσεις ή παραλείψεις του αστικού περιβάλλοντος, όπως είναι η φύση που απουσιάζει από την πόλη, η μονοτονία του αστικού τοπίου, η προβληματικότητα των ανθρώπινων επαφών, η ανάπτυξη του καταμερισμού των έργων που οδηγεί σε επιχειρήσεις υπερτοπικής κλίμακας κλπ.

Όμως με αυτές ή με οποιεσδήποτε άλλες επιφυλάξεις, το Πράσινο βιβλίο είναι ένα μέγιστο βοήθημα για όλους όσους θέλουν να καταπιαστούν με τα ζητήματα του αστικού περιβάλλοντος. Στο τέλος της ανάγνωσής του, κάθε καλόπιστος φίλος της οικολογίας και της πόλης εύχεται μια αίσια διαδρομή, μέσα από την κριτική ανάλυση των αρχών και κατευθύνσεων του βιβλίου από κοινωνικά κινήματα και φορείς πολιτικών αποφάσεων.

Γιάννης Σχίζας