

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΥΓΕΙΑ (Δεκέμβριος 2003)

Συγγραφέας: ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΕΠΟΝΗΣ

Ζούμε^[1] τη μακρότερη, από τη μεταπολίτευση του 1974, περίοδο προεκλογικής αντιπαράθεσης. Κύριο χαρακτηριστικό της η υπεραφθονία πολιτικού λόγου. Αμεσος στόχος αυτού του λόγου είναι η ψήφος των πολιτών. Αξίζει όμως να προσέξωμε εάν και σε ποιο βαθμό η κομματική αντιπαράθεση, ιδίως των δυο μεγάλων κομμάτων, επικεντρώνεται στα ζητήματα κρίσιμης σημασίας ή εάν ορισμένα απ' αυτά παρασιωπώνται. Ένα από τα παραλειπόμενα του υπεράφθονου, ιδίως μέσω των τηλεοράσεων, πολιτικού λόγου, είναι το πρόβλημα του περιβάλλοντος.

Η λέξη περιβάλλον δεν αποδίδει την ουσία του ζητήματος. Πρόκειται για το κατά κυριολεξία θεμελιώδες δικαίωμα του ανθρώπου, για το δικαίωμα της ζωής. Προστασία του περιβάλλοντος σημαίνει προστασία της ίδιας της ζωής, δηλαδή της διάρκειάς της και της ποιότητάς της, σημαίνει προστασία της υγείας, της σωματικής και της ψυχικής.

Τα ζητήματα της δημόσιας υγείας εμφανίζονται περιστασιακά στην εικόνα της κομματικής αντιπαράθεσης. Παρασιωπάται όμως ότι η άσκηση μιας ολοκληρωμένης πολιτικής υγείας δεν αρχίζει από τα εξωτερικά ιατρεία και τα Κέντρα Υγείας ή από τον θεσμό του οικογενειακού ιατρού. Αυτά είναι σημαντικά και αναγκαία. Αλλά το πρόβλημα της δημόσιας υγείας ξεκινά από τον αέρα που αναπνέομε, από τις χρήσεις της γης, από τα τρόφιμα που καταναλώνουμε, από το δομημένο περιβάλλον στο οποίο ζει όλο και μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού.

Γνωρίζομε ότι το πρόβλημα είναι προϊόν εξελίξεων που τις προκαλεί η συνεχής ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών στην παραγωγή, στη βιομηχανική και στην αγροτική, η συνακόλουθη υπεραπαραγωγή και κατανάλωση, οι τρόποι ζωής και οι συνήθειες που αυτά συνεπιφέρουν. Ο περιορισμός των βλαπτικών για τον άνθρωπο και την κοινωνία συνεπειών απ' αυτές τις εξελίξεις είναι, κατά κύριο λόγο, χρέος και ευθύνη της πολιτείας. Οι πολιτικές ηγεσίες οφείλουν να επιλέγουν και να πραγματοποιούν τις ενδεικνυόμενες παρεμβάσεις, έστω και σε αντίθεση με ισχυρά οικονομικά συμφέροντα αλλά και με συνήθειες, που τα ίδια αυτά συμφέροντα υπαγορεύουν.

Τα κόμματα επικαλούνται στη διαμάχη τους και εκθέσεις της Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.), όπως π.χ. για την πορεία του δημόσιου χρέους. Αντιπαρέρχονται όμως εκθέσεις της ίδιας Επιτροπής που εμφανίζουν την περιοχή της πρωτεύουσάς μας με τη μεγαλύτερη, στον χώρο της Ε.Ε., ρύπανση από αιωρούμενα σωματίδια και με μεγάλες συγκεντρώσεις άλλων αερίων ρύπων. Τα ίδια συμπεράσματα προκύπτουν και από έρευνες Ελλήνων επιστημόνων, με επισήμανση και των δυσμενών συνεπειών στην υγεία και στη θνησιμότητα.

Μία από τις πολιτικές παρεμβάσεις για τον περιορισμό αυτού του φαινομένου ξεκίνησε το 1987 με την οριστική απόφαση εισαγωγής του Φυσικού Αερίου (Φ.Α.) στο Ενεργειακό μας ισοζύγιο και με την έναρξη εκτέλεσης του έργου. Αποβλέπαμε να χρησιμοποιηθεί δευτερευόντως για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας και, κατά κύριο λόγο, ως τελική μορφή ενέργειας. Να αντικαταστήσει δηλαδή τα ρυπογόνα καύσιμα σε οικιακές, νοσοκομειακές, βιομηχανικές και βιοτεχνικές χρήσεις για να μειωθούν αισθητά και η συνολική κατανάλωση καυσίμου και τα μεγέθη των εκπεμπόμενων από τα συμβατικά καύσιμα ρύπων.

Από το 1990 όμως, πολιτικές αποφάσεις αντιστρέψανε την προτεραιότητα των στόχων. Δόθηκε προτεραιότητα στη χρήση του Φ.Α. για την ηλεκτρική ενέργεια. Η διοχέτευσή του για τις αρχικά προβλεφθείσες ως κύριες χρήσεις καθυστερεί.

Μεγάλη συμμετοχή στην υποβάθμιση της ποιότητας ζωής στα αστικά κέντρα και στην ατμοσφαιρική ρύπανση έχει ο συνεχώς αυξανόμενος αριθμός των αυτοκινήτων. Έργα όπως του Μετρό ελαττώνουν τη χρήση του αυτοκινήτου, έργα όπως της Αττικής Οδού περιορίζουν τη διάρκεια ορισμένων μετακινήσεων.

Όμως, η συγκέντρωση σε εκτεταμένα πολεοδομικά συγκροτήματα οικονομικών δραστηριοτήτων και πληθυσμού, συνεχίζεται ακατάπαυστα. Είναι φανερό ότι κάθε μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου και των εκπομπών από έργο όπως τα προαναφερόμενα, αναπληρώνεται σταδιακά από τη συνεχή επαύξηση των μετακινήσεων. Στα μέσα μαζικής μεταφοράς προσώπων και στα λογής φορτηγά, προστίθενται όλο και περισσότερο αυτοκίνητα ατομικής χρήσης (Ι.Χ.).

Επίσης, η κατασκευή και προσφορά υπόγειων χώρων μαζικής στάθμευσης περιορίζει την ασφυκτική σώρευση σταθμευμένων αυτοκινήτων, αλλά δεν περιορίζει την κυκλοφορία τους. Αντίθετα, ενθαρρύνει τη χρήση τους. Η πολιτεία με το μέτρο της εκ περιτροπής κυκλοφορίας των Ι.Χ. επιβατηγών αυτοκινήτων σε τμήμα του κέντρου της Αθήνας είχε αναγνωρίσει μία σημαντική διάκριση: Ξεχώρισε το απεριόριστο δικαίωμα κτήσης αυτοκινήτου από το υπό περιορισμόν και υπό προϋποθέσεις δικαίωμα χρήσης. Τα αποτελέσματα του μέτρου της εκ περιτροπής κυκλοφορίας είναι με τα χρόνια ανεπαίσθητα, όχι τόσο από την έλλειψη συστηματικού ελέγχου, όσο από τον πολλαπλασιασμό των χρηστών Ι.Χ. αυτοκινήτων. Αλλά συναφή μέτρα, π.χ. λεωφορειόδρομοι και έλεγχοι κινητήρων, τηρούνται σε ορισμένες μόνο περιπτώσεις ή και παραβιάζονται προκλητικά.

Μία πολιτική για το αυτοκίνητο, ως πολιτική περιβάλλοντος και δημόσιας υγείας, δεν ασκείται μόνο με τα πράγματι σημαντικά έργα, τα οποία διευκολύνουν ορισμένες μετακινήσεις. Απαιτούνται παράλληλα μέτρα τα οποία να ρυθμίζουν τις προϋποθέσεις και τα όρια χρήσης του αυτοκινήτου. Δεν μιλάμε βέβαια για μέτρα που εξαγγέλλονται, αλλά για μέτρα τα οποία λαμβάνονται με την απόφαση, αλλά και την

ικανότητα, να εξασφαλισθεί η τήρησή τους.

Το πρόβλημα «περιβάλλον» έχει τις πιο τραγικές διαστάσεις του στα εκτεταμένα πολεοδομικά συγκροτήματα, όπως αυτό της Αττικής. Σ' αυτά τα συγκροτήματα το περιβάλλον παράγεται, κυρίως με τη σώρευση οικοδομημάτων ποικίλων χρήσεων. Συνέπεια η τσιμεντοποίηση, σε αντιδιαστολή με τους ανοιχτούς χώρους πρασίνου.

Πρόσφατη έρευνα επιστημόνων του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου στην Αττική (βλ. «Το Βήμα» 26.10.03) απέδωσε με αριθμούς την εξέλιξη της παραγωγής περιβάλλοντος στην περιοχή, με κύριο χαρακτηριστικό της την αποψίλωση εκτάσεων γεωργικών, δασικών και χαμηλής βλάστησης. Το 1945 αυτές οι ανοικτές εκτάσεις καλύπτανε το 81% της περιοχής, σήμερα μόνο το 31%. Και η μείωση συνεχίζεται...

Το Σύνταγμα προστατεύει την ιδιωτική ιδιοκτησία, αλλά αφήνει έξω από τις ρυθμίσεις του την κρατική ιδιοκτησία γης. Δεν προβλέπονται περιορισμοί και δεν ορίζονται κριτήρια για τη διαχείριση αυτής της γης, ούτε για την εκποίηση της. Αφήνονται έτσι και τα δύο στη διακριτική ευχέρεια των εκάστοτε κυβερνήσεων. Όμως η κρατική ιδιοκτησία θα μπορούσε να λειτουργήσει ως εργαλείο περιβαλλοντικής πολιτικής, ιδιαίτερα στις εκτεταμένες και πυκνοδομημένες, δηλαδή στις ασφυκτιούσες, περιοχές.

Στις μέρες μας, σημαντικές εκτάσεις τέτοιων περιοχών έχουν απελευθερωθεί από στρατιωτικές, μεταφορικές και άλλες χρήσεις όπως π.χ. τα στρατόπεδα στον Διόνυσο και στο Γουδί, το αεροδρόμιο Ελληνικού, ο Ιππόδρομος στο Φάληρο. Εξαγγέλλεται αρχικά η διαμόρφωσή τους σε ζώνες αστικού ή περιαστικού πρασίνου, για να ακολουθήσει όμως κατά κανόνα η πρακτική της μερικής, ή και συνολικής, εκχώρησης, οικοπεδοποίησης και τσιμεντοποίησης.

Συγκεκριμένη και ολοκληρωμένη πολιτική διαχείρισης και διάθεσης των ανοικτών χώρων που ανήκουν στο κράτος δεν προτείνεται. Επί χρόνια έως σήμερα αποφάσεις και μέτρα παίρνονται περιστασιακά. Στα περισσότερα είναι ευδιάκριτα: ο ψηφοθηρικός λαϊκισμός, επιχειρηματικά συμφέροντα ή και διευθετήσεις μεταξύ κράτους και άλλων κέντρων επιρροής (περίπτωση περιοχής Κορέα). Κατά κανόνα η πολιτική γης ασκείται εναντίον του πρασίνου και υπέρ της οικοπεδοποίησης. Επίσης εις βάρος της αισθητικής του ελληνικού τοπίου.

Το Σύνταγμα περιλαμβάνει διάταξη για την προστασία των δασών, αλλά αφήνει περιθώρια για νομοθετικά και άλλα μέτρα μεταβολής του προορισμού τους ή και οικοπεδοποίησης, στο όνομα του «δημοσίου συμφέροντος». Αυτή η διαπίστωση ενισχύεται και επιβεβαιώνεται σήμερα από τις διαμαρτυρίες και τις καταγγελίες ειδικών, σχετικά με τον πρόσφατο νόμο για τα δάση. Η επανάληψή τους περιττεύει.

Το πρόβλημα του περιβάλλοντος έχει πολλές πτυχές και επηρεάζει με πολλούς τρόπους την ποιότητα της ζωής και την υγεία. Αλλά ακριβώς επειδή το περιβάλλον παράγεται με ανθρώπινες δραστηριότητες, είναι ευθύνη των πολιτικών ηγεσιών να επιλέγουν, να σχεδιάζουν και να εφαρμόζουν τις επιβαλλόμενες παρεμβάσεις του κράτους. Η Ελλάδα διαθέτει το αναγκαίο επιστημονικό δυναμικό για τη στήριξη μιας πολιτικής περιβάλλοντος. Απαιτείται παράλληλα να εκδηλωθεί το ενδιαφέρον και η ευαισθητοποίηση των πολιτών. Όμως, οι διαμορφωτές της κοινής γνώμης προτιμούν να στρέφουν το ενδιαφέρον της σε ζητήματα όπως π.χ. για τις εξόδους, τις εισόδους ή και τις επανόδους προσώπων στους εκλογικούς συνδυασμούς των κομμάτων.

Κατά την προεκλογική αντιπαράθεση θα παρουσιάζονται βέβαια και προτάσεις για την οικονομία, για τους θεσμούς, για την εκπαίδευση, για την εισαγωγή νέων τεχνολογιών στην παραγωγή. Αλλά κάθε πολιτική, σε κάθε τομέα, ασκείται πάνω σε έναν εθνικό χώρο, που τον λέμε και πατρίδα. Το κράτος, δηλαδή η πολιτική, επεμβαίνει, σύμφωνα με τις επιταγές και στα όρια του Συντάγματος, και ρυθμίζει τις σχέσεις μέσα στην κοινωνία. Αλλά επιβάλλεται να ρυθμίζει και τις σχέσεις αυτής της κοινωνίας με τον χώρο της, αυτόν στον οποίο ζει και που θα τον παραδώσει στις επόμενες γενιές. Γίνεται λόγος για την Ελλάδα του αύριο. Ελλάδα είναι ο λαός της και η κοινωνία του, αλλά είναι και ένας ορισμένος χώρος. Αξίζει να ασχοληθούμε με το πώς τον διαμορφώναμε και σε ποια κατάσταση θα τον παραδώσωμε αυτόν τον χώρο στις επόμενες γενιές. Ας ελπίζουμε ότι θα υπάρξουν απαντήσεις που δεν θα θυμίζουν τη λαϊκή έκφραση: «τσιμέντο να γίνει...».

[1] Το παρόν άρθρο δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα «ΤΑ ΝΕΑ» την Πέμπτη 18 Δεκεμβρίου 2003.