



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



# ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

## Ενότητα 4: ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Αλέξιος Δέφνερ

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και  
Περιφερειακής Ανάπτυξης



Ευρωπαϊκή Ένωση  
Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ & ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ, ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ & ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ  
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



# Άδειες Χρήσης

- Το παρόν εκπαιδευτικό υλικό υπόκειται σε άδειες χρήσης Creative Commons.
- Για εκπαιδευτικό υλικό, όπως εικόνες, που υπόκειται σε άλλου τύπου άδειας χρήσης, η άδεια χρήσης αναφέρεται ρητώς.



# Χρηματοδότηση

- Το παρόν εκπαιδευτικό υλικό έχει αναπτυχθεί στα πλαίσια του εκπαιδευτικού έργου του διδάσκοντα.
- Το έργο «**Ανοικτά Ακαδημαϊκά Μαθήματα στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας**» έχει χρηματοδοτήσει μόνο τη αναδιαμόρφωση του εκπαιδευτικού υλικού.
- Το έργο υλοποιείται στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση» και συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο) και από εθνικούς πόρους.



Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής  
Ανάπτυξης

# ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Αλέξιος  
Δέφνερ

2014

Βασική πηγή: Tim Hall (1998/2005) *Αστική Γεωγραφία* (μετ. Ν. Καραχάλης)

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

I.	ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΝΝΟΙΑΣ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	3
II.	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ	5
III.	ΑΣΤΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΜΟΡΦΗ	11
IV.	ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ	20
V.	ΑΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ	22
VI.	ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ	36
VII.	ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	37

# I. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΝΝΟΙΑΣ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (1/2)

- Η απουσία βιωσιμότητας υποδηλώνει ότι σε ορισμένο σημείο στο μέλλον η ανάπτυξη θα περιοριστεί, ή θα απειληθεί, καθώς η περιβαλλοντική ικανότητα θα έχει φτάσει στα όρια της.
- Το ερώτημα είναι ως που φτάνουν τα περιβαλλοντικά όρια!
- Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης υποδηλώνει ότι υπάρχουν μέθοδοι ανάπτυξης που δεν κατευθύνονται προς περιβαλλοντική «υπερφόρτωση», χωρίς να ξεπεράσουν τα περιβαλλοντικά όρια.

# ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΝΝΟΙΑΣ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (2/2)

- Διεθνής Επιτροπή Brutland για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (1987): η ανάπτυξη που εκπληρώνει τις τωρινές ανάγκες χωρίς να θέτει σε κίνδυνο τη δυνατότητα εκπλήρωσης των αναγκών των επόμενων γενεών.
- Κριτική στον ορισμό: οι ανάγκες δεν είναι ίδιες για όλα τα άτομα, π.χ. πράγματα που θεωρούνται ανάγκες στις πόλεις του Βορρά θα ήταν πολυτέλεια στις πόλεις του Νότου.

# II. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ (1/7)

Δύο είναι τα σημαντικά χαρακτηριστικά στη σχέση μεταξύ οικονομικής και βιώσιμης ανάπτυξης:

- Πρώτον, φαίνεται να υπάρχει μια σύγκρουση ανάμεσα στη βραχυχρόνια οικονομική ανάπτυξη και τις μακροχρόνιες περιβαλλοντικές ανάγκες. Τονίζεται η ασυμβατότητα μεταξύ ατομικών (καταναλωτικών) τρόπων ζωής και των μακροχρόνιων συλλογικών συμφερόντων για τη βιωσιμότητα
- Δεύτερον, ένα αποτέλεσμα του σύγχρονου καθεστώτος καπιταλιστικής ανάπτυξης, η ευέλικτη συσσώρευση, διακρίνεται από υψηλά επίπεδα κοινωνικής πόλωσης, εντός, και μεταξύ, των πόλεων. Η γενιά της φτώχειας στις πόλεις είναι άρρηκτα δεμένη με τη γενιά της περιβαλλοντικής υποβάθμισης.



# ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ (2/7)

- Οι διάφορες κυβερνήσεις, αντί να αναδομήσουν το καθεστώς της καπιταλιστικής συσσώρευσης, επέλεξαν να υποστηρίξουν ότι τα αυξανόμενα επίπεδα της οικονομικής ανάπτυξης και της ατομικής κατανάλωσης δεν είναι ασύμβατα με τη βιώσιμη ανάπτυξη.
- Αυτή είναι μια στάση η οποία αναφέρεται ως οικολογικός εκσυγχρονισμός (ecological modernization).

# ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ (3/7)

- Η στάση των κυβερνήσεων στον ανεπτυγμένο κόσμο έχει σε μεγάλο βαθμό αναλωθεί στην ενθάρρυνση της «οικολογικοποίησης» του καπιταλισμού χωρίς ουσιαστική αλλαγή στη λειτουργία του.
- Τα μέτρα τα οποία προτείνονται από τις κυβερνήσεις περιλαμβάνουν και την εσωτερίκευση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων με την ενσωμάτωσή τους στο κόστος της βιομηχανικής παραγωγής.

# ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ (4/7)

- Ο εξαναγκασμός των εταιριών να συνειδητοποιήσουν ότι η παραγωγή έχει ένα περιβαλλοντικό κόστος οδηγεί σε μεγάλο περιορισμό τους. Είναι δυνατόν οι επιχειρήσεις να συνεχίζουν να προκαλούν περιβαλλοντικές επιπτώσεις, αλλά με το να πληρώνουν για το «δικαίωμα» ρύπανσης.
- Τέτοια μέτρα μπορεί να μην επηρεάσουν καν τα επίπεδα των κερδών, εάν το αυξημένο κόστος μεταβιβαστεί στον καταναλωτή.

# ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ (5/7)

- Οι κυβερνήσεις ενθαρρύνουν τις επιχειρήσεις να υιοθετούν «πράσινες» πολιτικές. Αποτελεί χαρακτηριστικό της εταιρικής συμπεριφοράς στον ανεπτυγμένο κόσμο. Ωστόσο, η εταιρική πράσινη δράση, χωρίς παγκόσμιους κανόνες, παραμένει εθελοντική και ενδέχεται να είναι άνιση.
- Greenwash: οι εταιρικές περιβαλλοντικές εκθέσεις συχνά αγνοούν τις δραστηριότητες των παραρτημάτων τους στον αναπτυσσόμενο κόσμο, δηλαδή των υπεργολάβων που εμπλέκονται στις διαδικασίες παραγωγής.

# ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ (6/7)

- Οι κυβερνήσεις του αναπτυσσόμενου κόσμου υποστηρίζουν ότι ο οικολογικός εκσυγχρονισμός είναι απλά ένας τρόπος διαιώνισης των παγκόσμιων ανισοτήτων, που είναι πολύ πιθανόν να διαιωτίσουν την απουσία βιωσιμότητας.
- Η συμφιλίωση της οικονομικής ανάπτυξης με τη βιώσιμη ανάπτυξη δεν είναι πιθανή χωρίς επανεξέταση των επικρατέστερων αντιλήψεων για το τι αποτελεί οικονομική ανάπτυξη [Serge Latouche: απο-ανάπτυξη].
- Μια τέτοια επανεξέταση είναι σχεδόν απίθανη σε οποιανδήποτε άλλο επίπεδο πέραν του τοπικού.

# ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ (7/7)

- Οι πρωτοβουλίες των τοπικών κοινοτήτων υποστηρίζουν ότι η καταλληλότερη κλίμακα για εναλλακτικά υποδείγματα οικονομικής ανάπτυξης είναι η κλίμακα της γειτονιάς.
- Δεν φαίνεται να υπάρχει πολιτική βούληση ή κατανόηση στις ανεπτυγμένες χώρες για την επίτευξή τους σε μεγαλύτερη κλίμακα.

# III. ΑΣΤΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΜΟΡΦΗ (1/15)

- Υπάρχουν συζητήσεις που συσχετίζουν την αύξηση του μεγέθους της πόλης με την απουσία βιωσιμότητας. Το αυξανόμενο μέγεθος της πόλης συνδέεται με αυξανόμενη χρήση ενέργειας ανά κάτοικο. Οι μεγαλύτερες πόλεις εξαρτώνται περισσότερο από τις εξωτερικές περιβαλλοντικές πηγές.
- ‘Οι μεγαλύτεροι οικισμοί μπορούν να είναι πιο βιώσιμοι από τους μικρότερους οικισμούς’, π.χ. η αστική αποκέντρωση είναι δυνατόν να μειώσει τις υπεραστικές αποστάσεις, ειδικά εκεί που η απασχόληση αποκεντρώνεται προς τα προάστια.

# III. ΑΣΤΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΜΟΡΦΗ (2/15)

- Στις μικρές πληθυσμιακές πυκνότητες, η ανάγκη για χρήση αυτοκινήτου τείνει να είναι μεγαλύτερη, ίσως 2 φορές υψηλότερη από ότι σε υψηλότερες πληθυσμιακές πυκνότητες.
- Οι μεγάλες πόλεις επίσης τείνουν να έχουν τα πιο εκτεταμένα μαζικά συστήματα μεταφορών.



# ΑΣΤΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΜΟΡΦΗ (3/15)

- Οι μεγαλύτερες πόλεις έχουν τις διοικητικές δομές και την επιρροή να παρέχουν περισσότερους πολιτικούς πόρους για την αντιμετώπιση περιβαλλοντικών προβλημάτων.
- Οι μεγαλύτερες πόλεις αποτελούν γόνιμες κοιτίδες για καινοτομίες και ανάπτυξη τεχνολογιών για την αύξηση της βιωσιμότητας.

# ΑΣΤΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΜΟΡΦΗ (4/15)

- Ίσως για τη βιωσιμότητα μεγαλύτερη σημασία από το αστικό μέγεθος να έχει η εσωτερική οργάνωση των πόλεων.
- Υποστηρίζεται το μοντέλο των συμπαγών πόλεων υψηλής πυκνότητας από:
  - Την *Πράσινη Βίβλο για το Αστικό Περιβάλλον* της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (1990).
  - Την έκθεση *Strategy for Sustainable Development* (1993), Διεύθυνση Περιβάλλοντος, Μεγάλη Βρετανία.

# ΑΣΤΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΜΟΡΦΗ (5/15)

Η υπεράσπιση για τη συμπαγή πόλη βασίζεται στα εξής υποτιθέμενα πλεονεκτήματα:

- Μειωμένη κατανάλωση καυσίμων που βασίζεται στην αυξημένη εγγύτητα και τις μικτές χρήσεις γης.
- Συμφιλίωση της ανάγκης για αστική μεγέθυνση και της προστασίας του περιβάλλοντος της υπαίθρου.
- Διευκόλυνση της παροχής δημόσιων μεταφορών.
- Τη δυνατότητα αστικής ανασυγκρότησης σε γειτονιές υψηλής πληθυσμιακής πυκνότητας και μικτών χρήσεων γης.

# ΑΣΤΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΜΟΡΦΗ (6/15)

Οι υποστηρικτές της συμπαγούς πόλης τονίζουν έναν αριθμό από περιβαλλοντικά προβλήματα που προέρχονται από την αποκεντρωμένη αστική ανάπτυξη:

- Εκτεταμένη κατανάλωση γης.
- Υψηλά ποσοστά ρύπανσης όμβριων υδάτων.
- Υψηλά ποσοστά κατανάλωσης ύδατος (ποτίσματα κ.λπ.).

# ΑΣΤΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΜΟΡΦΗ (7/15)

- Αυξημένη κατανάλωση καυσίμων – μεγαλύτερη χρήση αυτοκίνητου – αύξηση της ρύπανσης.
- Υψηλά ποσοστά κατανάλωσης ενέργειας, από μονώροφες και αυτόνομες κατοικίες, φτωχές σε θερμική ποιότητα.
- Χαμηλά ποσοστά ανακύκλωσης αποβλήτων.
- Αποτυχία παροχής εκτεταμένων ή αποτελεσματικών δημοσίων μεταφορών.

# ΑΣΤΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΜΟΡΦΗ (8/15)

Ο Breheny (1995) διατύπωσε 3 σημεία κριτικής κατά της υπεράσπισης του μοντέλου των συμπαγών πόλεων:

Πρώτον:

Το μοντέλο αυτό έχει ελάχιστες πειστικές αποδείξεις – στηρίζεται σε λανθασμένες αντιλήψεις για τις αποκεντρωμένες πόλεις.

# ΑΣΤΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΜΟΡΦΗ (9/15)

Η εξοικονόμηση των καυσίμων στη συμπαγή πόλη είναι μάλλον απίθανο να πραγματοποιηθεί – ακόμα και με ακραία πολιτική τα ποσοστά εξοικονόμησης δεν θα ξεπεράσουν το 10 με 15%.

Τέτοια μείωση μπορεί να επέλθει διαμέσου λιγότερο επίπονων μεθόδων, όπως η ενσωμάτωση βελτιωμένης τεχνολογίας στα αυτοκίνητα και η αύξηση του κόστους των καυσίμων [Βλέπε και σημερινή κοινωνικο-οικονομική κρίση όπου ένας σημαντικός παράγοντας είναι η μείωση του εισοδήματος].

# ΑΣΤΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΜΟΡΦΗ (10/15)

Δεύτερον:

Οι υποστηρικτές των ακραίων πολιτικών μέτρων για την ανάπτυξη της συμπαγούς πόλης δεν λαμβάνουν υπόψη το κοινωνικό κόστος.

Η υψηλή 'συμπύκνωση' που απαιτείται, είναι πιθανόν να αυξήσει υπερβολικά την πληθυσμιακή πυκνότητα και τον αριθμό των αστέγων.



# ΑΣΤΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΜΟΡΦΗ (11/15)

Η διατήρηση του περιβάλλοντος της υπαίθρου (θα το κάνει ελκυστικότερο) θα ήταν σε πλήρη αντίθεση με την αυξημένη πυκνότητα των κτιρίων στη συμπαγή πόλη – πιθανή η φυγή προς τα προάστια αυτών που έχουν την οικονομική δυνατότητα.

Γενικά, η ανάπτυξη της συμπαγούς πόλης μπορεί να αυξήσει τις ανισότητες και να διαιωνίσει την απουσία βιωσιμότητας.

# ΑΣΤΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΜΟΡΦΗ (12/15)

Τρίτον :

Δεν είναι ρεαλιστικό να αναμένει κανείς να εφαρμοστούν τα μοντέλα της συμπαγούς πόλης – με δεδομένη την τωρινή φύση της αστικής ανάπτυξης.

Οι δυνάμεις της αποκέντρωσης είναι πολύ δυνατές λόγω της μετατόπισης της απασχόλησης, ενώ οι σχεδιαστικές και πολιτικές δυνάμεις είναι πολύ αδύναμες για να επιτευχθεί η αστική ανάσχεση (π.χ. Μ. Βρετανία).

# ΑΣΤΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΜΟΡΦΗ (13/15)

Η αποδοχή αποκλειστικά της ζωής στην πόλη έρχεται και σε αντίθεση με τα πολιτισμικά χαρακτηριστικά πολλών χωρών, που θεωρούν ιδανικότερη τη ζωή στην ύπαιθρο.

Τα μοντέλα της συμπαγούς πόλης είναι για τη βιώσιμη ανάπτυξη 'μη πρακτικά, ανεπιθύμητα και μη ρεαλιστικά'.

# ΑΣΤΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΜΟΡΦΗ (14/15)

- Ορισμένοι σχολιαστές αναγνωρίζουν οφέλη στις αποκεντρωμένες αστικές μορφές, όπως:
  - δροσιά από τεράστιους κήπους.
  - παραγωγή τροφίμων σε μεγάλους κήπους.
  - χώρους για ηλιακούς συλλέκτες [σήμερα και φωτοβολταϊκά στοιχεία].
  - ανακύκλωση και δημιουργία λιπασμάτων.
  - ενίσχυση της βιοποικιλότητας κ.λπ.
- Φαίνεται ότι η πρακτικότερη απάντηση είναι να μη γίνει προσπάθεια αντιστροφής της αποκέντρωσης, αλλά να δοθεί έμφαση στη μεγέθυνση γύρω από αστικά υπόκεντρα και όχι στην ομοιόμορφη εξάπλωση χαμηλής πυκνότητας.

# ΑΣΤΙΚΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΜΟΡΦΗ (15/15)

- Οι αστικές περιοχές με πολλά κέντρα τείνουν να μειώνουν τη μετακίνηση προς την εργασία, άρα και την κατανάλωση καυσίμων από τα αυτοκίνητα.
- Ο Blowers (1993) στο μοντέλο του MultipliCity προτείνει:
  - την ανάπτυξη ισχυρού συστήματος δημόσιων μεταφορών.
  - την αστική ολοκλήρωση.
  - την ανάπτυξη ορισμένων νέων οικισμών.
  - μια ανάπτυξη σε αγροτικές περιοχές.ως πρακτικό μονοπάτι προς περισσότερο βιώσιμες μορφές οικισμών.
- Θεωρεί ότι περισσότερο κρίσιμη είναι η μέριμνα για τη βιωσιμότητα σε περιφερειακή κλίμακα παρά στην κλίμακα της πόλης.

# IV. ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ (1/2)

- Έχει υποστηριχθεί ότι το κλειδί, ως ρεαλιστικότερη πρόταση, για την ανάπτυξη αστικών και βιώσιμων περιοχών βρίσκεται στην ενθάρρυνση της ανάπτυξης στο επίπεδο της γειτονιάς.
- Η υπεράσπιση του επιπέδου της γειτονιάς δεν θα πρέπει να απορρίπτει τη σημασία του υψηλότερου επιπέδου σχεδιασμού, ωστόσο δείχνει ξεκάθαρα την αποτυχία των κεντροποιημένων συστημάτων διακυβέρνησης να ανασυγκροτήσουν οικονομικά και κοινωνικά τις γειτονιές.

# ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ (2/2)

- Οι Haughton and Hunter (1994), στηρίζουν τον ‘οργανικό σχεδιασμό’ διαμέσου:
  - της ενοποίησης των κοινωνικών και περιβαλλοντικών στόχων.
  - της εκτεταμένης συμμετοχής των ατόμων (δικαίωμα του πολίτη).
- Ο σχεδιασμός σε επίπεδο γειτονιάς προσφέρει μεγαλύτερες και ρεαλιστικότερες δυνατότητες για τη βιωσιμότητα, ωστόσο, ό,τι έχει αποτέλεσμα σε μια γειτονιά, δεν έχει απαραίτητα και σε μια άλλη.

# V. ΑΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ (1/11)

- Πολλά σχέδια για τη βιώσιμη ανάπτυξη προτείνουν τη δράση για την 'πράσινη πόλη'. Αναγνωρίζεται ότι τα φυτά είναι σημαντικά για την 'άμβλυνση των επιπτώσεων των ανθρώπινων δραστηριοτήτων'.
- Είναι φανερό ότι οι χώροι πρασίνου των πόλεων βρίσκονται υπό έντονη πίεση, μειώνονται σε αριθμό και μέγεθος από πιο επικερδείς δραστηριότητες.



# V. ΑΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ (2/11)

- Οι επιτυχημένες στρατηγικές πρέπει να δώσουν προσοχή και:
  - στον τύπο των χώρων πρασίνου στις πόλεις.
  - το μέγεθός τους.
  - την κατανομή τους.

Σίγουρα δεν ισχύει ότι περισσότερο πράσινο καθαυτό σημαίνει απαραίτητα και πιο πράσινη πόλη.
- Ο Hough (1995) κάνει διάκριση μεταξύ 2 τύπων χώρου πρασίνου:
  - τα 'προσεγμένα τοπία' (επίσημα σχεδιασμένοι και καλλωπισμένοι χώροι).
  - 'τυχαία τοπία' (μη σχεδιασμένα σε παραμελημένες περιοχές).

# ΑΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ (3/11)

Ο Hough υποστηρίζει ότι τα ‘προσεγμένα τοπία’ είναι χώροι περιβαλλοντικά και οικολογικά προβληματικοί, διότι:

Πρώτον,

Είναι πανομοιότυποι, σε εντελώς διαφορετικούς αστικούς οικισμούς παγκοσμίως, και δεν εκφράζουν τους τοπικούς πολιτισμούς και τα τοπικά οικολογικά συστήματα.

# ΑΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ (4/11)

Δεύτερον,

Καταπιέζουν την ποικιλομορφία της φύτευσης –  
λειτουργούν περισσότερο ενάντια στις φυσικές  
διαδικασίες παρά υπέρ τους.

Τρίτον,

Η διαχείριση των χώρων αυτών προϋποθέτει εντατική  
χρήση πόρων, όπως το νερό (πότισμα γρασιδιού,  
σιντριβάνια κ.λπ.).

# ΑΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ (5/11)

Αντίθετα ο Hough αναγνωρίζει κάποια οικολογικά πλεονεκτήματα στους μη σχεδιασμένους ελεύθερους χώρους:

- επιτρέπουν την ανάπτυξη της ποικιλομορφίας.
- καταναλώνουν ελάχιστους, ή μηδενικούς, πόρους.
- τα φυτά αντανακλούν τα τοπικά οικολογικά συστήματα.
- αντικατοπτρίζουν τις φυσικές διαδικασίες ενώ εξελίσσονται.

# ΑΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ (6/11)

- Τα μειονεκτήματα των τεχνητά σχεδιασμένων αστικών χώρων πρασίνου, έχουν οδηγήσει στην ανάπτυξη πιο αυθόρμητων αστικών χώρων, όπως των Αστικών Τοπικών Βιοτόπων – ATB (Local Nature Reserves) στη Μεγάλη Βρετανία.
- Οι ATB αποτελούν καταφύγια για τη μελέτη της άγριας ζωής και της άγριας φύσης – προσφέρουν τη δυνατότητα για εκπαίδευση στα σχολεία και τις τοπικές κοινωνίες.

# ΑΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ (7/11)

- Η αριθμητική ανάπτυξη τους είναι γοργή (από 24 το 1970 σε 629 το 1997).
- Η ανάπτυξή τους στη Μ. Βρετανία είναι ένα βήμα για την επανεξέταση της αξίας των διαφορετικών ειδών του αστικού χώρου πρασίνου.

# ΑΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ (8/11)

Το μέγεθος και η κατανομή των αστικών χώρων πρασίνου είναι σημαντικά σε όρους περιβαλλοντικής βιωσιμότητας. Τα μεγάλα αστικά πάρκα, όπως το Central Park στη Νέα Υόρκη, παρά τις προφανείς θετικές ψυχολογικές επιπτώσεις στην αστική ζωή μπορεί να έχουν αρνητικές επιπτώσεις:

- Συντηρούν ένα περιορισμένο οικολογικό χώρο.
- Τείνουν να χωρίζουν τις λειτουργίες της πόλης, με αποτέλεσμα την εκτεταμένη χρήση αυτοκινήτου.
- Δημιουργούν τα δικά τους προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης.

# ΑΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ (9/11)

- Προσελκύουν κοινωνικά προβλήματα – είναι επικίνδυνα το βράδυ.
- Μεταβάλλονται σε χώρους υποδοχής διακινητών ναρκωτικών (McArthur Park, Los Angeles).
- Τα πάρκα είναι απομακρυσμένα μεταξύ τους στην πόλη – οικολογικά προβλήματα π.χ. στη μετανάστευση ειδών.



# ΑΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ (10/11)

- Αντί να δημιουργηθεί ένας μικρός αριθμός διασκορπισμένων πάρκων, ένα πιο πετυχημένο μοντέλο μπορεί να περιλαμβάνει τη δημιουργία μικρότερων πάρκων σε ολόκληρη την πόλη και την ανάπτυξη πάρκων σε επίπεδο γειτονιάς, κοινότητας ή ακόμα και μικρότερο.
- Αναγκαιότητα της ποικιλομορφίας στους χώρους αστικού πρασίνου.

# ΑΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ (11/11)

- Δεν αποτελεί επιλογή να καταληφθούν οι χώροι αστικού πρασίνου από την 'άγρια φύση'. Θα ήταν πιο λογικό να υποστηριχθεί:
  - είτε η ανάπτυξη στις πόλεις χώρων εξολοκλήρου άγριας φύσης, όπως οι ΑΤΒ, παράλληλα με τα υφιστάμενα πάρκα.
  - είτε να επιτραπεί η ανάπτυξη 'άγριων' περιοχών μέσα σε μεγαλύτερους περιποιημένους χώρους πρασίνου.
- Οι αστικοί χώροι πρασίνου μπορεί να συμβάλλουν στη βιωσιμότητα ως χώροι παραγωγής τροφίμων (π.χ. Hartcliffe στην περιοχή του Μπρίστολ).

# VI. ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ (1/2)

- Το ζήτημα των βιώσιμων μεταφορών είναι πολύ σημαντικό για τη βιώσιμη ανάπτυξη και σχετίζεται με το αστικό μέγεθος και την αστική μορφή.

# VI. ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ (2/2)

- Το αποκλειστικό ζήτημα ανησυχίας είναι η αυξανόμενη χρήση αυτοκινήτου μέσα στις πόλεις. Προκύπτουν προβλήματα αστικής βιωσιμότητας:
  - Χρήση μη ανανεώσιμων πηγών (καύσιμα, υλικά οχημάτων και οδοποιίας).
  - Καταστροφή και απώλεια τοπίων.
  - Προβλήματα υγείας (αναπνευστικά) και κυκλοφοριακά ατυχήματα.
  - Παραγωγή καυσαερίων – φαινόμενο του θερμοκηπίου.
  - Δημιουργία και επιδείνωση κοινωνικών ανισοτήτων, οι οποίες σχετίζονται με τις διαφορές στην κινητικότητα.

# VII. ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (1/3)

Από τη μια πλευρά,

- Η πλειοψηφία των κυβερνήσεων των ανεπτυγμένων κρατών υποστηρίζουν ότι η βιώσιμη ανάπτυξη και η οικονομική μεγέθυνση είναι συμβατές.
- Οι πολιτικές τους για τη βιώσιμη ανάπτυξη δομούνται γύρω από την ένταξη οικολογικών και περιβαλλοντικών κριτηρίων στην παραγωγική διαδικασία (π.χ. με νομοθετικές ρυθμίσεις για τα απόβλητα).
- Αυτή η τάση αντιμετωπίζει την έλλειψη βιωσιμότητας κυρίως ως αποτέλεσμα της έλλειψης περιβαλλοντικής συνέπειας από άτομα ή δραστηριότητες.

# ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (2/3)

Από την άλλη πλευρά,

- Ορισμένοι επικριτές του οικολογικού εκσυγχρονισμού υιοθετούν μια πιο ακραία στάση.
- Η έλλειψη βιωσιμότητας, τόσο στις κοινωνικές όσο και στις περιβαλλοντικές της διαστάσεις, είναι το αναπόφευκτο αποτέλεσμα των τρεχουσών αναπτυξιακών διαδικασιών.
- Η ανάπτυξη αυτή, υποστηρίζουν ότι, βασίζεται στη δημιουργία ανισοτήτων και στην εκμετάλλευση του περιβάλλοντος.

# ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (3/3)

- Οι δύο προηγούμενες θέσεις είναι ασύμβατες μεταξύ τους.
- Η πρώτη βρίσκεται αναπόσπαστα μέσα στους θεσμούς του νεοφιλελεύθερου κράτους, ενώ η δεύτερη έξω από αυτό.
- Η επιρροή της δεύτερης ριζοσπαστικής θέσης στην κυρίαρχη θέση του οικολογικού εκσυγχρονισμού είναι οπωσδήποτε περιθωριακή.
- Με τις επικρατούσες θεμελιώδεις ιδεολογικές διαφοροποιήσεις, η βιώσιμη ανάπτυξη θα συνεχίσει να είναι αντικείμενο ζωηρής πολιτικής αντιπαράθεσης και διαμάχης στο μέλλον, και θα επιδρά στην αστική ζωή παγκοσμίως.

# ΥΛΙΚΟ ΣΤΟ E-CLASS

1. Leite, C. (2009) *Reinventing Sao Paulo at the Urban Sustainability Age*, power point.
2. EC (2009) *Promoting Sustainable Urban Development in Europe*.
3. Stern, N. (2006) *Stern Review: The Economics of Climate Change*, Executive summary & Conclusions, pdf.



# BIBLIA N. STERN

1. Stern, N. (2009) *The Global Deal : Climate Change and the Creation of a New Era of Progress and Prosperity*, Public Affairs.
2. Stern, N. (2010) *A Blueprint for a Safer Planet: How We Can Save Our World and Create Prosperity*, Vintage.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



# Τέλος Ενότητας 4

## ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

