

6

BANKOYBER™

Από το 1998 και κάθε χρόνο, η Mercer, εταιρεία συμβούλων για τους παγκόσμιους ανθρώπινους πόρους δημοσιεύει μια λίστα με τις πόλεις που προσφέρουν την καλύτερη ποιότητα ζωής στον κόσμο. Η λίστα προκύπτει από την αξιολόγηση των συνθηκών διαβίωσης σε περισσότερες από 450 πόλεις σε όλον τον κόσμο, 231 από τις οποίες μπαίνουν στην τελική λίστα. Ο σκοπός της είναι να παρέχει στις εταιρείες που δραστηριοποιούνται διεθνώς μια βάση πάνω στην οποία θα καθορίζουν τα επιδόματα αποζημίωσης για τους υπαλλήλους που μετακινούνται στο εξωτερικό για επαγγελματικούς λόγους. Η αξιολόγηση γίνεται με βάση ένα προκαθορισμένο σύνολο κριτηρίων –τριάντα εννέα για την ακρίβεια, ομαδοποιημένα σε δέκα κατηγορίες: 1) το πολιτικό και κοινωνικό περιβάλλον, αποτιμώντας παράγοντες όπως η πολιτική σταθερότητα, η εγκληματικότητα και η επιβολή του νόμου, 2) ιατρικοί και υγειονομικοί παράγοντες, που εστιάζουν στις ιατρικές προμήθειες και υπηρεσίες, στην επικράτηση μεταδοτικών νοσημάτων, στο πόσιμο νερό, στην ατμοσφαιρική ρύπανση και την παρουσία επικίνδυνων ζώων ή εντόμων, 3) δημόσιες υπηρεσίες και μεταφορές, παροχή ηλεκτρισμού, ύδρευση, δημόσιες συγκοινωνίες και κυκλοφοριακή συμφόρηση, 4) καταναλωτικά αγαθά, λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα τροφής και προϊόντων καθημερινής κατανάλωσης, 5) αναψυχή, εξετάζοντας τη διαθεσιμότητα εστιατορίων, θεάτρων, κινηματογράφων, εγκαταστάσεων αθλητισμού και ψυχαγωγίας, 6) το κοινωνικο-πολιτισμικό περιβάλλον, λογοκρισία των μέσων και περιορισμοί στις ατομικές ελευθερίες, 8) στέγαση,

αξιολογώντας τα πρότυπα και τα κόστη της (ενοικίασης) στέγασης, την οικιακή οικοσκευή, την επίπλωση και τις υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής, 9) το οικονομικό περιβάλλον, λαμβάνοντας υπόψη τους κανονισμούς ανταλλαγής συναλλάγματος και τις τραπεζικές υπηρεσίες, 10) την εκπαίδευση, με επίκεντρο την διαθεσιμότητα διεθνών σχολείων.

Κάθε ένα από τα τριάντα εννέα κριτήρια βαθμολογούνται με μια κλίμακα από το μηδέν έως το δέκα. Ο μέσος όρος βαθμολογίας κάθε ομάδας κριτηρίων καθορίζει στον βαθμό που προκύπτει για κάθε μία από τις δέκα κατηγορίες. Οι βαθμοί ανά κατηγορία έπειτα αξιολογούνται σύμφωνα με την θεωρούμενη βαρύτητα. Δεν έχουν όλες οι κατηγορίες την ίδια βαρύτητα. Όσο πιο χαμηλά στη λίστα βρίσκεται μια κατηγορία, τόσο μικρότερο είναι το μερίδιό της σε βαρύτητα στον μέσο όρο μεταξύ των κατηγοριών. Οι τέσσερις πρώτες κατηγορίες: το πολιτικό περιβάλλον, οι υγειονομικοί παράγοντες, οι δημόσιες υπηρεσίες και η διαθεσιμότητα καταναλωτικών αγαθών υπολογίζονται αντίστοιχα για 23,5, 19, 13 και 10,7 τοις εκατό –τα δύο τρίτα της συνολικής βαθμολογίας– ενώ οι υπόλοιπες κατηγορίες συνεισφέρουν με λιγότερο από 10 τοις εκατό η κάθε μία.

Ανάλογα με τη συνολική τους βαθμολογία, οι πόλεις εμφανίζονται ως «ιδανικές» (80-100%), «αποδεκτές» (70-80%), «ανεκτές» (60-70%), «άβολες» (50-60%), «ανεπιθύμητες» (λιγότερο από 50%) ή «αφόρητες» (χωρίς ποσοστό), που από εκεί και έπειτα λέγεται ότι υπάρχουν «λίγες», «κάποιες», «συγκεκριμένες», «βασικές», «εκτεταμένες» ή «ανυπέρβλητες» προκλήσεις για την ποιότητα ζωής.

Το 2019, η Βιέννη ανακηρύχθηκε νικήτρια πόλη για δέκατη συνεχή χρονιά, χάρη στην ασφάλειά της, τις καλές δημόσιες συγκοινωνίες και την ποικιλία των υποδομών πολιτισμού και αναψυχής, ενώ η χτυπημένη από τον πόλεμο Βαγδάτη εμφανίστηκε ως η πόλη με την χαμηλότερη ποιότητα ζωής –ακόμη και αφού είχε επιτύχει

«σημαντικές βελτιώσεις σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά»¹.

Η έρευνα ποιότητας ζωής της Mercer είναι μια από τις τρεις σημαντικότερες κατατάξεις για την ποιότητα ζωής των πόλεων. Οι άλλες δύο είναι ο ετήσιος Δείκτης Ποιότητας Ζωής από τη Μονάδα Πληροφοριών του Economist (Economist Intelligence Unit – EIU), το τμήμα έρευνας και ανάλυσης του *Economist*, που δημοσιεύεται από το 1999, και ο «δείκτης των πόλεων με την καλύτερη ποιότητα ζωής» από το lifestyle περιοδικό *Monocle*, που δημοσιεύεται από το 2008.

Και οι δύο δείκτες χρησιμοποιούν μεθόδους ανάλογες με της Mercer. Ο Δείκτης Παγκόσμιας Ποιότητας Ζωής της EIU βασίζεται σε τριάντα κριτήρια που ομαδοποιούνται σε πέντε (διαφορετικής βαρύτητας) κατηγορίες: 1) Σταθερότητα (25%), 2) Πολιτισμός και Περιβάλλον (25%), 3) Υποδομές (20%), 4) Υπηρεσίες Υγείας (20%), 5) Εκπαίδευση (10%). Πρόσφατα τα ποσοστά προσαρμόστηκαν, εξαιτίας της εισαγωγής μιας έκτης κατηγορίας, τα Χωρικά Χαρακτηριστικά, που περιλαμβάνουν τους πράσινους χώρους μιας πόλης, την αστική δόμηση, φυσικούς και πολιτισμικούς πόρους, καθώς και τη συνδεσιμότητά της και τα επίπεδα ρύπανσης. Από το 2012, τα χωρικά χαρακτηριστικά αντιστοιχούν στο 25% της συνολικής βαθμολογίας, μειώνοντας τη σχετική βαρύτητα των πέντε αρχικών κατηγοριών².

Η μέθοδος πίσω από τη λίστα του *Monocle* είναι κάπως πιο επιπόλαιη. Δεν ομαδοποιεί τα κριτήρια σε έναν περιορισμένο αριθμό κατηγοριών, αλλά βασίζεται σε έναν σταθερό αριθμό δεικτών, όπως η ανάπτυξη πολιτικών, η διεθνής συνδεσιμότητα, η ανοχή σε θέματα θρησκείας και φύλου, η φροντίδα της υγείας, οι δημόσιες συγκοινωνίες, τα επίπεδα βίαιης εγκληματικότητας, οι επιχειρηματικές συνθήκες, το κόστος ζωής (από το ενοίκιο για ένα σπίτι τριών δωματίων έως την τιμή ενός καφέ), ο αστικός σχεδιασμός, η ποιότητα της αρχιτεκτονικής, η περιβαλλοντική συνείδηση, η πρόσβαση στη φύση και ο αριθμός των ηλιόλουστων ημερών. Με

κάθε νέα προσθήκη, προστίθενται και νέοι δείκτες στη λίστα, όπως οι «νυχτερινές μετρήσεις» δηλαδή η ώρα που κλείνουν τα κλαμπ και ο αριθμός των εστιατορίων που σερβίρουν ένα καλό γεύμα μετά τις δέκα το βράδυ.

Παρά τις διαφορές στις μεθόδους μετρήσεων, οι λίστες εμφανίζουν συνήθως τις ίδιες πόλεις. Το 2019 η Βιέννη ήρθε πρώτη, όχι μόνο στην κατάταξη της Mercer, αλλά και στον κατάλογο της EIU, ενώ κατέλαβε άνετα την τέταρτη θέση στην κορυφαία δεκάδα του *Monocle*. Η Ζυρίχη, το νούμερο δύο στη λίστα της Mercer, εμφανίστηκε πρώτη στη λίστα του *Monocle*, η Κοπεγχάγη εμφανιζόταν και στις τρεις λίστες, το Μόναχο στις δύο από τις τρεις, όπως και το Βανκούβερ και η Μελβούρνη. Είναι πιθανό ότι αυτή η ομοιογένεια σχετίζεται με τις πηγές στις οποίες βασίζονταν: «εξειδικευμένοι εσωτερικοί συνεργάτες» στην περίπτωση της EIU, «ανταποκριτές» στην περίπτωση του *Monocle*, ομογενείς που ήδη ζούσαν στις πόλεις που εξετάζονταν, στην περίπτωση της Mercer.³ Και στις τρεις περιπτώσεις τα «αντικειμενικά» δεδομένα αφορούσαν τις υποκειμενικές απόψεις ατόμων. Η Mercer βασίζεται ακόμη και στις γνώμες εκείνων που επιλέγουν την πόλη τους με βάση τις λίστες της. Ο μηχανισμός που ακολουθεί είναι προβλέψιμος: οι ευνοϊκές κριτικές προσελκύουν περισσότερους απόδημους, περισσότεροι απόδημοι φέρνουν περισσότερες ευνοϊκές κριτικές, και κάθε λίστα τροφοδοτεί την επόμενη. Οι κατατάξεις για την ποιότητα διαβίωσης της τελευταίας χρονιάς διαφέρουν ελάχιστα από εκείνες της προηγούμενης χρονιάς ή της χρονιάς πριν από αυτή.

Βιώσιμο, κατοικήσιμο, ζωτικό

Ο όρος «βιώσιμο» (=με ποιότητα ζωής) καταγράφηκε για πρώτη φορά γύρω στο 1610, στην Αγγλία, όπου οι πόλεις υπέφεραν από σοβαρές εξάρσεις της βουβωνικής πανώλης. Χρησιμοποιούνταν με μια παρωχημένη πλέον έννοια της «πιθανότητας επιβίω-

σης» και γενικά συνοδευόταν από το στερητικό «μη». Η πρώτη φορά που η λέξη «βιώσιμο» εμφανίστηκε στην μοντέρνα λογοτεχνία ήταν στο *Mansfield Park* της Jane Austen, όπου χρησιμοποιούταν σε σχέση με μια πρόταση τροποποίησης για μια εξοχική έπαυλη: «Υπάρχει δουλειά τουλάχιστον για πέντε καλοκαιρία προτού το μέρος γίνει βιώσιμο»⁴. Ο όρος δεν συνδέεται πλέον με την πιθανότητα της ίδιας της ζωής, αλλά τώρα αποδίδεται στο περιβάλλον μέσα στο οποίο ζούμε και στην πιθανότητα της συνεχούς βελτίωσής του.

Ο όρος μπήκε στη συζήτηση για την πόλη με το δοκίμιο του Lewis Mumford «Αποκατεστημένη Κυκλοφορία, Ανανεωμένη Ζωή» (*Restored Circulation, Renewed Life*), που δημοσιεύτηκε το 1956: «Αν είναι η πόλη να γίνει ξανά κατοικήσιμη και η κυκλοφορία της να μειωθεί σε διαχειρίσιμες διαστάσεις, τότε η πόλη θα πρέπει να συγκεντρώσει όλες τις δυνάμεις της γύρω από το πρόβλημα της δημιουργίας ενός νέου μητροπολιτικού μοτίβου»⁵.

Όπως η Austen, και ο Mumford χρησιμοποιεί τον όρο για το ανθρωπογενές περιβάλλον. Ωστόσο, η λέξη «ξανά» δηλώνει μια σημαντική διαφορά. Κατά τον Mumford, το «κατοικήσιμο» είναι μια κατάσταση που κάποτε υπήρξε αλλά έχει πια χαθεί –γεγονός που, αναμφίβολα, θα μπορούσε να αποδοθεί στον ανεξέλεγκτο εκσυγχρονισμό και στη μαζική απόκτηση αυτοκινήτων, που παραμόρφωσαν τις πόλεις κάνοντάς τες αγνώριστες. Ο όρος «βιώσιμο» δεν είναι πλέον κάτι που σταθμίζεται απέναντι στις δυνάμεις της φύσης και της παρακμής· είναι οι τεχνολογίες που απελευθέρωσε η ίδια η ανθρωπότητα, που πρέπει να περιοριστούν.

Η ίδια πολεμική ενυπάρχει και στο βιβλίο της Jane Jacobs *Ο Θάνατος και η Ζωή των Μεγάλων Αμερικανικών Πόλεων* (*The Death and Life of Great American Cities*), που δημοσιεύτηκε πέντε χρόνια αργότερα. Εκεί που ο Mumford χρησιμοποιούσε τον όρο «κατοικήσιμο», η Jacobs μιλούσε για «αστική ζωντάνια», προσδιορίζοντάς την ως «κάτι που ποτέ δεν επιτυγχάνεται μόνο από τα σχέδια των

πολεοδόμων και των σχεδιαστών»⁶.

Η καχυποψία της Jacobs για την ισχύ της πολεοδομίας οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην προσωπική της εμπειρία ως κατοίκου του Greenwich Village –μιας γειτονιάς που υπήρξε αντικείμενο σχεδιασμού για μια μεγάλη αναδιαμόρφωση από τον τότε επίτροπο πολεοδομίας της Πόλης της Νέας Υόρκης Robert Moses. Το πιθανό ξερίζωμα της περιοχής όπου ζούσε, που αναμφίβολα θα ακολουθούσε τα σχέδια του Moses, ενέπνευσε τον πρώιμο ακτιβισμό στον οποίο βασίστηκαν η μετέπειτα ζωή και εργασία της Jacobs. Διαδήλωσε (με επιτυχία) ενάντια στα σχέδια για μια οδό ταχείας κυκλοφορίας στο Lower Manhattan, που θα μπορούσε να περνά ακριβώς μέσα από το Soho και την Little Italy. Μετά τη σύλληψή της το 1968, για την υποκίνηση πλήθους σε μια δημόσια ακρόαση για το έργο, συνέχισε τις προσπάθειές της για την προστασία υφιστάμενων γειτονιών στο θετό της σπίτι τον Καναδά, όπου πήρε μέρος στη διαμαρτυρία για την οδό ταχείας κυκλοφορίας Spadina και όλο το συνδεδεμένο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων που σχεδιάστηκαν μέσα και γύρω από το Τορόντο.

Μαοϊστές, κομμουνιστές, pinkos, αριστεροί και χάμπουργκερ

Τέτοιες αντιφάσεις επικρατούσαν σε πολλές πόλεις της βόρειας Αμερικής εκείνο τον καιρό. Όμως δεν ήταν η Νέα Υόρκη ή το Τορόντο, αλλά το Βανκούβερ, η πόλη στην οποία οι απόψεις της Jacobs –που μέχρι τότε είχαν τη μορφή έργων που εκκρεμούσαν λόγω διαμαρτυριών– βρήκαν πρώτη φορά πρόσφορο έδαφος με αποτέλεσμα μια εναλλακτική πρόταση.

Στις αρχές της δεκαετίας του '60 το Βανκούβερ είχε γίνει η τρίτη μεγαλύτερη πόλη του Καναδά. Την προηγούμενη δεκαετία είχε καταγράψει μια διάχυση της ανάπτυξης των προαστίων και τεράστια αύξηση στη χρήση του αυτοκινήτου. Προκειμένου να αντι-

μετωπίσει τα αυξανόμενα συγκοινωνιακά προβλήματα της πόλης, ο Non-Partisan Association (NPA) (Μη Κομματικός Σύνδεσμος), που κυβερνούσε την πόλη από το 1932, δημιούργησε το 1954 την Τεχνική Επιτροπή για τον Μητροπολιτικό Σχεδιασμό που, μαζί με μερικούς ακόμη γειτονικούς δήμους και την περιφερειακή κυβέρνηση, υπέβαλε την λεγόμενη έκθεση *Αυτοκινητόδρομοι με Ταχεία Μετεπιβίβαση* το 1959: ένα μάστερ πλαν ύψους 490 εκατομμυρίων δολαρίων για την κατασκευή οδών ταχείας κυκλοφορίας που θα διέσχιζαν όλη την περιφέρεια του Βανκούβερ.

Ωστόσο, χωρίς μια κεντρική αρχή αρμόδια για τις εργασίες στους αυτοκινητόδρομους της πόλης – η λήψη αποφάσεων επιμεριζόταν ανάμεσα στις κυβερνήσεις της ομοσπονδίας, της περιφέρειας και της πόλης – κι η συγκέντρωση κονδυλίων για τους αυτοκινητόδρομους είχε αφεθεί στο δημοτικό συμβούλιο. Ο δήμος, με την ελπίδα να διασφαλίσει χρηματοδότηση από την κυβέρνηση της ομοσπονδίας, η οποία είχε αναλάβει να κατασκευάσει την οδό ταχείας κυκλοφορίας Trans-Canada, έθεσε ως προτεραιότητα την κατασκευή ενός αυτοκινητόδρομου που θα συνέδεε το κέντρο της πόλης με την οδό ταχείας κυκλοφορίας. Παρεμπιπτόντως, ο αυτοκινητόδρομος θα διέσχιζε την Chinatown και την Gastown, δύο γειτονιές που πληρούσαν τις προδιαγραφές για χρηματοδότηση για αστική ανανέωση από την ομοσπονδιακή και περιφερειακή κυβέρνηση.

Αντί να λύσει τα κυκλοφοριακά προβλήματα, η προσέγγιση προκάλεσε πολιτική αναταραχή. Ηγετικές μορφές της πόλης άρχισαν να μιλούν ενάντια στην πρόταση. Στο University of British Columbia, μια σειρά από επισκέπτες εισηγητές επισήμαναν την αρνητική επίδραση των αυτοκινητοδρόμων στις πόλεις, καθιστώντας επί της ουσίας το βιβλίο της Jane Jacobs *Ο Θάνατος και η Ζωή των Μεγάλων Αμερικανικών Πόλεων* ένα μανιφέστο λαϊκής αντίστασης ενάντια στο σχέδιο. Η ιδέα ενός αυτοκινητόδρομου που θα διέσχιζε την Chinatown του Βανκούβερ συνάντησε επίσης αντί-

σταση από την επιχειρηματική κοινότητα – οι Κινέζοι επιχειρηματίες επισήμαναν ότι με τον αυτοκινητόδρομο οι επιχειρήσεις τους θα ασφυκτιούσαν, ενώ ο Σύλλογος Κινέζων Ιδιοκτητών Ακινήτων τόνισε ότι θα χάνονταν τα πιο σημαντικά τουριστικά αξιοθέατα του Βανκούβερ.

Την άνοιξη του 1967, σε μια συνάντηση στα κεντρικά γραφεία του Κινεζικού Φιλανθρωπικού Συλλόγου, σχηματίστηκε μια ευρύτερη συμμαχία ενάντια στο δημοτικό συμβούλιο. Όταν, παρά τις υποσχέσεις για επαναξιολόγηση της πρότασης σχεδιασμού του αυτοκινητοδρόμου, ο δήμος αποφάσισε, παρόλα αυτά, να προχωρήσει, ξέσπασαν διαμαρτυρίες. Μια πορεία διέσχισε τη γειτονιά, με τους διαδηλωτές ντυμένους στα μαύρα για την περίσταση. Οι διαμαρτυρίες υποστηρίζονταν ακόμη και από τις ομάδες υψηλών εισοδημάτων. Ένα καυστικό άρθρο στην *Vancouver Sun* διαμαρτυρόταν με πάθος ενάντια στα σχέδια του δημοτικού συμβουλίου, χρησιμοποιώντας το επιχείρημα της χαμένης ποιότητας ζωής: «Η δημοκρατική διαδικασία παρεμποδίζεται ... από ανθρώπους που σχεδιάζουν μια πόλη στην οποία η πλειονότητα των πολιτών δεν θέλει να ζήσει»⁷.

Στην βόρεια Αμερική στα τέλη της δεκαετίας του '60, οι διαμαρτυρίες για νέους σχεδιασμούς αυτοκινητόδρομων δεν ήταν σε καμία περίπτωση σπάνιο φαινόμενο. Στις ΗΠΑ μόνο, τουλάχιστον είκοσι έξι πόλεις –όπως η Νέα Υόρκη, η Βοστώνη, το Σικάγο και το Σαν Φρανσίσκο– έζησαν τέτοιες διαμαρτυρίες. Στην τελευταία, οι ακτιβιστές είχαν κάποια επιτυχία –ο προτεινόμενος αυτοκινητόδρομος Embarcadero σταμάτησε. Παίρνοντας, ίσως, θάρρος από την επιτυχία αυτών των διαμαρτυριών, η αντίσταση ενάντια στο σχέδιο αυτοκινητοδρόμου του Βανκούβερ επέμεινε, και τα πρώτα αποτελέσματα άρχισαν να γίνονται εμφανή το φθινόπωρο του 1967, όταν η ομοσπονδιακή κυβέρνηση ανακοίνωσε ότι δεν θα συνεισέφερε πλέον για τον αυτοκινητόδρομο που διέσχιζε την Chinatown του Βανκούβερ. Μετά την ανακοίνωση, η υποστήριξη