

Ο κοινωνικός μύθος του ΙΧ και η ουτοπία της πόλης χωρίς αυτοκίνητο

Περίληψη

Κατά τη μεταπολεμική περίοδο, οι πόλεις της Δυτικής Ευρώπης αναπτύχθηκαν με πρότυπο μια ουτοπία: την «πόλη των αυτοκινητόδρομων». Η απόκτηση ιδιωτικού αυτοκινήτου (ΙΧ) και ιδιόκτητου σπιτιού στα προάστια αποτέλεσε τον σημαντικότερο κοινωνικό μύθο, που πυροδότησε τις οικονομικές δυναμικές και την κοινωνική τους ανάπτυξη. Σήμερα, αντιμετωπίζουν σοβαρά περιβαλλοντικά και κοινωνικά προβλήματα εξαιτίας του ΙΧ. Μια νέα ουτοπία έχει αρχίσει να σκιαγραφείται: η πόλη χωρίς αυτοκίνητα, μια πόλη που λειτουργεί με βάση τη δημόσια συγκοινωνία, το περπάτημα και το ποδήλατο. Έρχεται σε αντίθεση με τις σημερινές τάσεις, οι οποίες ωθούν προς την περαιτέρω εξάπλωση του ΙΧ. Παρά ταύτα, αυτό δε σημαίνει πως είναι ανέφικτη. Αφενός οι ουτοπίες ανέκαθεν υπερέβαιναν την ιστορική πραγματικότητα, αφετέρου η σημερινή δυσλειτουργία του συστήματος αστικών μεταφορών, που βασίζεται στο αυτοκίνητο, συνεπάγεται διογκούμενες οικονομικές και περιβαλλοντικές απώλειες, που καθιστούν ασύμφορη τη διαιώνιση της πόλης των αυτοκινητόδρομων.

1. Εισαγωγή: η ουτοπία

«Η λέξη “ουτοπία” ήταν για πολύ καιρό συνώνυμη του εξωπραγματικού και του ανέφικτου. Θεωρήσαμε την ουτοπία αντίθετο του πραγματικού κόσμου. Κι όμως, αυτό που κάνει υποφερτό τον πραγματικό κόσμο είναι οι ουτοπίες μας: οι άνθρωποι κατοικούν εντέλει τις πόλεις και τα μέγαρα των ονείρων τους» [Mumford L. 1922, σ. 17]. Διότι οι ουτοπίες τροφοδοτούν τους κοινωνικούς μύθους: τα εύθραυστα θεμέλια, τους χάρτινους πυλώνες στους οποίους η εκάστοτε κοινωνία στηρίζει τον οικονομικό της δυναμισμό, την κοινωνική της συνοχή, την πολιτισμική της συνέχεια, το σύστημα αξιών, διαμορφώνει το στίγμα εκείνο που τη διαφοροποιεί από τις παρελθούσες και τις μελλοντικές κοινωνίες και τους πολιτισμούς. Οι ουτοπίες κάθε εποχής, αν και ανέφικτες, παίζουν σημαντικό ιστορικό ρόλο. Είναι το «καύσιμο της κοινωνικής μηχανής», η κινητήρια δύναμη της εξέλιξης, «μια νέα κοινωνική θρησκεία ανάμεσα στην κοινωνική κριτική και το θρησκευτικό κάλεσμα» [Ραφουί Τ. 1996, σ. 1, 65]. Παρόλο που η ρήξη με τον περιβάλλοντα κόσμο και η χωρική απαγκίστρωση που

Ο Νίκος Μπαρμπόπουλος είναι Δρ. Συγκοινωνιολόγος ΕΜΠ.

Ο Δημήτρης Μηλάκης είναι Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ Υ/Δ ΕΜΠ.

προδιαγράφουν οι ουτοπίες δεν πραγματώνεται ιστορικά, διασώζονται στην ιστορία του πνεύματος, διότι διαγιγνώσκονται εκ των υστέρων, ενυπάρχουσες εν σπέρματι στην υλική πραγμάτωση της μελλοντικής κοινωνίας που προδιαγράφουν πρώιμα, πριν την έλευση της οικονομικής αναγκαιότητας για τη χωρική τους πραγμάτωση.

«Κάθε κοινωνία μέχρι σήμερα προσπαθούσε να δώσει μια απάντηση σε ορισμένα θεμελιώδη ερωτήματα: ποιοι είμαστε σαν σύνολο; Τι είμαστε οι μεν για τους δε; Πού και μέσα σε τι βρισκόμαστε; Τι θέλουμε; Τι επιθυμούμε; Τι μας λείπει;». «Ο ρόλος των φαντασιακών σημασιών είναι να δώσουν μια απάντηση σε αυτά τα ερωτήματα, απάντηση που, προφανώς ούτε η “πραγματικότητα”, ούτε η “ορθολογικότητα” μπορούν να παράσχουν» [Καστοριάδης Κ. 1981, σ. 218]. Αυτές οι «φαντασιακές σημασίες», οι εκάστοτε ουτοπίες, εγγράφονται στο συλλογικό υποσυνείδητο, καθορίζοντας τους κοινωνικούς μύθους που ενεργοποιούν τις ιστορικές δυναμικές οι οποίες μεταλλάσσουν το τοπίο της ανθρωπότητας. Όσο εξωπραγματικές κι αν φαίνονται, οι ουτοπίες διαμορφώνουν τις πόλεις όπου ζούμε. Οποιαδήποτε προσπάθεια κατάρριψης των ουτοπιών και των ισχυόντων κοινωνικών μύθων προσκρούει στην αμφισβήτηση, γιατί εντέλει αυτό που διακυβεύεται κάθε φορά δεν είναι άλλο από την ίδια την κοινωνική και πολιτισμική θέσμιση της κάθε εποχής.

2. Η εξέλιξη των προτύπων ιδανικής μορφής της πόλης. Οι κυριότερες ουτοπικές προτάσεις

Η παραγωγή προτύπων για την ιδανική μορφή της πόλης δεν αποτελεί καινοτομία του τελευταίου αιώνα. Ήδη την ιστορική περίοδο από τη γένεση της πόλης έως και την προβιομηχανική εποχή αναπτύσσονταν προτάσεις, οι οποίες εντάσσονταν στο πλαίσιο ευρύτερων ιδεολογικών, φιλοσοφικών, θρησκευτικών, πολιτικών και ενδεχομένως καλλιτεχνικών αναζητήσεων της εκάστοτε εποχής. Πόλεις-ορόσημα αυτής της περιόδου μπορούν να χαρακτηριστούν η ρωμαϊκή, η βυζαντινή-μεσαιωνική και η αναγεννησιακή. Στην πρώτη, το δίκτυο υπό μορφή καννάβου εξυπηρέτησε στρατιωτικοθρησκευτικές προσδοκίες. Στη δεύτερη, η κυριαρχηση του Χριστιανισμού κατήγγειλε την αντίληψη του ανοικτού χώρου ως πεδίου της δράσης. Ταυτόχρονα, αντικαταστάθηκε ο οριζόντιος άξονας ανάπτυξης με τον κατακόρυφο, ο οποίος αποτέλεσε μεταφυσικό σύμβολο, θεωρώντας ότι η ζωή δεν είναι μια διαδρομή, αλλά μια κατάσταση. Τέλος, στην αναγεννησιακή πόλη, η αντίληψη του Σύμπαντος κατά λιγότερο μυστηριακό τρόπο παρέσυρε και τη θεώρηση του χώρου, και, καθώς η μεταφυσική έδωσε τη θέση της στη «γεωμετρική τελειότητα», η πόλη αναπτύχθηκε γύρω από ένα κέντρο με σαφή γεωμετρικό προσανατολισμό.

Η βιομηχανική επανάσταση αποτελεί ένα σημαντικό χρονικό ορόσημο μετάλλαξης της προβληματικής περί της ιδανικής μορφής της πόλης. Οι νέες τεχνικές που άρχισαν να εφαρμόζονται στη διαδικασία παραγωγής και οι νέες μορφές των δικτύων επικοινωνίας θεμελίωσαν την εντύπωση ότι η εκμετάλλευση της φύσης δρομολογεί μια συνεχή κίνηση προς τα εμπρός, προς την ανάπτυξη. Η υιοθέτηση αυτής της λογικής απαγκιστρώνει σε μεγάλο βαθμό τους πολεοδόμους της εποχής από τη στοχοθέτηση των προτάσεων των προηγούμενων περιόδων. Βασικός στόχος είναι σε πρώτο επίπεδο η αύξηση της λειτουργικότητας, της αποτελεσματικότη-

τας και της παραγωγικότητας της πόλης και σε δεύτερο επίπεδο η ελαχιστοποίηση των προβλημάτων που αυτά τα στοιχεία επιφέρουν στη διαβίωση των κατοίκων της. Οι προτάσεις που παρήχθησαν αυτή την περίοδο μπορούν να συνοψιστούν επιγραμματικά ως εξής:

Μία από τις σημαντικότερες, ίσως, προτάσεις είναι αυτή του ισπανού αρχιτέκτονα Arturo Soria Y Mata, περί γραμμικής πόλεως («La Ciudad Lineal») [Λαγόπουλος Α.Φ. 1977, σ. 38-44· Lynch K. 1998, σ. 376]. Η ιδέα αυτή, που σπάνια εφαρμόστηκε¹, βασίζεται σε μια συνεχή γραμμή μετακινήσεων και μεταφορών ή σε περισσότερες γραμμές παράλληλες μεταξύ τους. Κατά μήκος του βασικού αυτού άξονα τοποθετούνται όλες οι εντατικές χρήσεις παραγωγής, κατοικίας, εμπορίου και υπηρεσιών. Για τις λιγότερο έντονες αλλά και για τις πιο οχληρές υπηρεσίες χρησιμοποιούνται παράλληλες γειτονικές ζώνες. Σ' αυτές τις γραμμικές αναπτύξεις δεν υπάρχουν κυρίαρχα κέντρα και ο καθένας έχει ίση πρόσβαση στις υπηρεσίες και την εργασία. Τα σχολεία π.χ. μπορεί να κατανέμονται κατά μήκος της γραμμής ή να τοποθετούνται στα κενά της υπαίθρου, στα όρια της αναπτυγμένης περιοχής, έτσι ώστε οι αποστάσεις να είναι προσιτές για τα παιδιά. Γενικά, το παραπάνω σχήμα παρουσιάζει μειονεκτήματα, κυρίως όσον αφορά τις αποστάσεις μεταξύ των στοιχείων, που είναι πολύ μεγαλύτερες απ' ό,τι σε μια πόλη με ένα κέντρο βάρους, καθώς και στις μειωμένες δυνατότητες επιλογής κίνησης. Ενώ οι περισσότερες λειτουργίες βρίσκονται στην κύρια γραμμή μεταφοράς, δεν εξυπηρετούνται όλες με τον ίδιο τρόπο, εφόσον αναγκαστικά υπάρχουν σταθμοί-κόμβοι, οι οποίοι εξυπηρετούν καλύτερα όσους γειτνιάζουν με αυτούς [Στεφάνου Ι., Στεφάνου Ι., 1999, σ. 123].

Στα τέλη του 19ου αιώνα, απογοητευμένος από τις προβληματικές μεγαλουπόλεις, ο Howard οραματίστηκε το μέλλον των πόλεων ως ένα δίκτυο «Κηπουπόλεων»: επρόκειτο για πόλεις 32.000 κατοίκων που θα λειτουργούσαν με ένα δημοκρατικό σοσιαλιστικό καθεστώς [βλ. Choay F. 1965, σ. 277-289]. Κατά τη διάρκεια της ζωής του, ο Howard αγωνίστηκε να υλοποιήσει το όραμά του. Τροποποίησε τις ιδέες του για να βρει υποστηρικτές, αλλάξε αρκετές φορές το πολιτικό και κοινωνικό περιεχόμενο της ιδεατής του πόλης, σε μια συνεχή προσπάθεια να δημιουργήσει τη δυναμική που θα μετέλλαζε τις πόλεις σύμφωνα με το δικό του πρότυπο. Γνώρισε την απογοήτευση και την αποτυχία. Είδε δύο Κηπουπόλεις να ιδρύονται (Letchworth, Welwyn), με κατοίκους ανθρώπους προοδευτικούς και αντισυμβατικούς που ανταποκρίθηκαν στις ιδέες του [Fishman R. 1946, σ. 72]. Ωστόσο, οι δικές του υλοποιήσεις ήταν ελάχιστες σε μέγεθος σε σχέση με την αστικοποίηση που συνέβαινε το ίδιο διάστημα στις μεγάλες πόλεις της χώρας του [Ibid., σ. 77] και είχε κάθε λόγο να αισθάνεται ότι απέτυχε².

Όμως, μετά τον Α΄ Παγκόσμιο πόλεμο σχεδιάστηκαν και υλοποιήθηκαν περισσότερες από 100 Κηπουπόλεις στην Αγγλία μέσω της κρατικής πρωτοβουλίας [Ibid. σ. 78, Hall P. 1996, σ. 68]. Επιπλέον, η κίνηση των νέων πόλεων μετά τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο, με στόχο τον έλεγχο της αστικοποίησης, μπορεί να αποδοθεί εν μέρει στον Howard. Εκατοντάδες πολεοδομικές επεμβάσεις στην Ευρώπη και την Αμερική βαπτίστηκαν Κηπουπόλεις, υλοποιώντας τις σχεδιαστικές αρχές του Howard, αν και δεν είχαν το κοινωνικό και πολιτικό περιεχόμενο που τους είχε αποδώσει ο εμπνευστής τους [Ibid., σ. 86-135]. Η Κηπούπολη του Howard δεν απέτυχε, αντίθετα αποτέλεσε μια νέα κοινωνική και επιχειρηματική δυναμική (απογυμνωμένη από οποιαδήποτε ιδεολογία) που μετέλλαξε τη μορφή της πόλης.

Τη δεκαετία του '20 ο Le Corbusier, έχοντας ως αφετηρία τη θεώρηση του Arturo Soria Y Mata, θα προτείνει όχι τη γραμμική πόλη αλλά δίκτυο μορφής καννάβου, που αναπτύσσεται όχι προς τις δύο αλλά και προς τις τέσσερις κατευθύνσεις. Η μορφή αυτού του σχήματος εξαρτάται σχεδόν αποκλειστικά από την επιδίωξη της βέλτιστης λειτουργίας της κυκλοφορίας, αναφέροντας χαρακτηριστικά: «Η απόσταση ανάμεσα σε δύο διαδοχικούς σταθμούς μετρό ή λεωφορείου δίνει την πρότυπη απόσταση ανάμεσα στις διαδοχικές οδικές διασταυρώσεις. Είναι ένα πρότυπο που προκύπτει από την ταχύτητα των οχημάτων και την ανεκτή αντοχή του πεζού» [Le Corbusier 1925, σ. 161]. Εκεί όπου δεν υπάρχει δημόσια συγκοινωνία προτείνει τη μεγαλύτερη δυνατή απόσταση μεταξύ των διασταυρώσεων, γιατί «αυτές είναι ο εχθρός της κυκλοφορίας». Με τις ουτοπικές του προτάσεις, ο Le Corbusier πρόσθεσε μια πινελιά στη σχέση πόλης και αυτοκινητού, θεωρώντας το ΙΧ και τις νέες ταχύτητες τη σωτηρία της πόλης της εποχής του. Η πρότασή του περί παντελούς διαχωρισμού της κοινωνικότητας και της κινητικότητας (και αντίστοιχα της κυκλοφορίας πεζών και ΙΧ) απεδείχθη προφητική, και εφαρμόστηκε μεταπολεμικά, προκαλώντας την έλευση του νέου είδους «δημόσιου χώρου», των αυτοκινητόδρομων στις πόλεις.

Ο ουτοπικός χαρακτήρας των παραπάνω προτάσεων αποτέλεσε σημείο κριτικής, κυρίως όσον αφορά τη χρησιμότητά τους. Η βασική θέση εναντίον τους ήταν ότι, αν και έχουν ως βάση την πολεοδομική πραγματικότητα, αποτελούν μια εμπειρική, γενικευμένη, αφηρημένη και σε πολλές περιπτώσεις μια στατική, φορμαλιστική εικόνα της πόλης. Έτσι, καθώς η πραγματικότητα στην οποία καλούνται να δοκιμαστούν είναι σαφώς πολυπλοκότερη και ενδεχομένως εντελώς διαφοροποιημένη, η χρησιμότητά τους περιορίζεται σε αμιγώς θεωρητικό επίπεδο. Ιδιαίτερη κριτική έχει δεχθεί η μορφολογική θεώρηση των προτάσεων αυτών. Επιστημαίνεται ότι μια τέτοια θεώρηση είναι πιθανόν να αγνοεί τα βασικά λειτουργικά χαρακτηριστικά της πόλης με αποτέλεσμα η παραγόμενη πρόταση μια τέτοιας οπτικής, λειτουργώντας εκ των πραγμάτων αφαιρετικά, να παρουσιάζεται ανελαστική και ενδεχομένως ανεπάρμοστη σε πραγματικές συνθήκες [Λαγόπουλος Α.Φ. 1977, σ. 46].

3. Η πόλη των αυτοκινητόδρομων: η υλοποίηση της επικρατέστερης ουτοπίας του 20ού αιώνα

Η πολεοδομική και κοινωνική ανάπτυξη των δυτικών πόλεων μετά τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο στηρίχτηκε στην επικρατέστερη ουτοπία του 20ού αιώνα: την πόλη των αυτοκινητόδρομων [“The City on the Highway”: Hall P. 1996, σ. 273]. Η πρόμη μεταπολεμική περίοδος σηματοδότησε την αποκοπή του πολεοδομικού σχεδιασμού από λογικές των προηγούμενων αιώνων, που έδιναν έμφαση στη μορφολογία της λεπτομέρειας, τον ιστορισμό ή τον νεοκλασικισμό. Ταυτίζεται δε με την έναρξη θεώρησης ενός τυποποιημένου ανθρώπου με «τυπικές συμπεριφορές» [«Le Modulor», βλ. Le Corbusier 1923, σ. 108] για τον οποίο λειτουργεί ο σχεδιασμός, προσφέροντάς του τον «παγκόσμια τυποποιημένο χώρο, στον οποίο «κάθε γεωγραφική ιδιαιτερότητα θα έχει ισοπεδωθεί» [Choay F. 1965, σ. 35].

Σημείο εκκίνησης της ουτοπίας των αυτοκινητόδρομων και κατ' επέκταση της ουτοπίας του μη χώρου θεωρούνται οι εμπνεύσεις του αμερικανού αρχιτέκτονα Frank Lloyd

Wright (1869-1959). Ο Wright αξιοποίησε τις νέες δυνατότητες κινητικότητας που πρόσφερε το ΙΧ για να προτείνει νέες χωρικές μορφές πλήρους αποκέντρωσης. Γνήσιο τέκνο της αμερικανικής κουλτούρας, επηρεασμένος από τον Θορώ και τον Γουίτμαν, ήταν υπέρμαχος της ατομικής ιδιοκτησίας και απέδωσε στο ΙΧ έναν «απελευθερωτικό» ρόλο.

Στην ιδεατή πόλη που σχεδίασε, ονόματι Broadacre City [Bl. Choay F. 1965, σ. 304-311, Fishman R. 1946, σ. 123-156], οι ιεραρχημένες πόλεις με κέντρο και περιφέρεια αντικαθίστανται από συνεχείς αστικοποιημένες επιφάνειες χαμηλής πυκνότητας τις οποίες διατρέχουν πυκνά δίκτυα αυτοκινητόδρομων. Στις μακέτες της φανταστικής του πόλης, τις οποίες περιέφερε στις διεθνείς εκθέσεις, οι αυτοκινητόδρομοι κυριαρχούν και διαμορφώνουν ένα απέραντο «αυτοκινητιστικό τοπίο», το οποίο καλύπτεται από αραιής πυκνότητας δόμηση. Όσοι κατοικούν στις πόλεις των ονείρων του ζουν σε απομονωμένες αυτόνομες φάρμες («αιφόρες» υπό αυτήν την έννοια). Σχεδόν κάθε έννοια κοινωνικής ζωής έχει χαθεί προς όφελος της ατομικής ελευθερίας («Individual Freedom», [Breheny 1996, σ. 17]), που στηρίζεται στην κατοχή γης και ΙΧ. Η κοινωνική διαστρωμάτωση συγκροτείται βάσει του πλήθους των αυτοκινήτων κάθε νοικοκυριού. Διότι –ο Wright εξέφρασε γλαφυρά τον κοινωνικό μύθο του ΙΧ– «κάθε άνθρωπος έχει το δικαίωμα να κατέχει ιδιωτικό αυτοκίνητο και να καίει όση βενζίνη θέλει» [Fishman R. 1946, σ. 123].

Η αστική ανάπτυξη της Αμερικής και της Δυτικής Ευρώπης ακολούθησε τις πολεοδομικές εμπνεύσεις του Wright όσον αφορά την αποκέντρωση μέσω της προαστιοποίησης, τη χαμηλή πυκνότητα δόμησης και την ιδιοκτησία ΙΧ [Hall P. 1996, σ. 290]. Από «αξιοζήλευτη πολυτέλεια των πλουσίων», το αυτοκίνητο διαδόθηκε μαζικά ως μια κίνηση «εκδημοκρατισμού» από την πλευρά των πολιτικών και των βιομηχάνων [Gottz A. 1984, σ. 77]. Οι πόλεις εκτινάχτηκαν σε νέες χωρικές κλίμακες, μακριά από τα έως τότε δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας που τις εξυπηρετούσαν, με νέα προάστια για τους κατοίκους που διέθεταν αυτοκίνητο.

Χαρακτηριστική περίπτωση είναι το Λος Άντζελες, όπου στις πρώτες δεκαετίες του 20ού αιώνα λειτουργούσε το πιο εκτεταμένο και αποδοτικό σύστημα μαζικών μεταφορών στον κόσμο [Wachs M., Crawford M. 1991]. Τη δεκαετία του 1930 η εταιρεία διαχείρισης του συστήματος, ονόματι «Pacific-Electric red trolleys», μαζί με άλλες 44 παρόμοιες εταιρείες σε άλλες αμερικανικές πόλεις, εξαγοράστηκε από ένα κονσόρτσιουμ με το όνομα «National City Lines», το οποίο συνέθεταν οι εταιρείες General Motors, Firestone Tyres, Mack Trucks και η Standard Oil [Newman P., Kenworthy J. 1998, σ. 30]. Μετά την εξαγορά διακόπηκε άμεσα η λειτουργία του συστήματος. Αν και οι εταιρείες καταδικάστηκαν για παραβίαση της αντιμονοπωλιακής νομοθεσίας, πληρώνοντας χρηματικό πρόστιμο 5.000 δολαρίων, η εποχή του αυτοκινήτου και η διαδικασία της οικιστικής ανάπτυξης αμερικανικού τύπου (suburbia) μόλις είχε ξεκινήσει.

Στη Δυτική Ευρώπη έγιναν πολλές προσπάθειες να συγκρατηθεί αυτή η φρενήρης ανάπτυξη. Το κράτος χρηματοδοτούσε την κατασκευή των μεγάλων μπλοκ διαμερισμάτων (grandes ensembles) πλησίον των αναπτυσσόμενων δικτύων μετρό, για τα ασθενέστερα κοινωνικά στρώματα που δεν είχαν τη δυνατότητα να αγοράσουν ΙΧ. Ωστόσο, παράλληλα χρηματοδοτούσε τους νέους αυτοκινητόδρομους τους οποίους πυροδοτούσαν τα προάστια χαμηλής πυκνότητας για τους κατόχους ΙΧ. Εντέλει, ο ευρωπαϊκός, κρατικά κατευθυνόμενος πολεοδομικός σχεδιασμός δεν κατάφερε να αναχαιτίσει ή να ελέγξει αποδοτικά την

αστική ανάπτυξη. Οι οικονομικές δραστηριότητες και το κεφάλαιο επιτάχυναν και κατεύθυναν τις αναπτυξιακές διαδικασίες προς τη νέα οικονομία των αραιοκατοικημένων προαστίων. «Και στις δύο πλευρές του Ατλαντικού η πόλη των αυτοκινητόδρομων κέρδιζε έδαφος σε σχέση με την παραδοσιακά δομημένη πόλη της δημόσιας συγκοινωνίας. Οι άνθρωποι ψήφιζαν για το ΙΧ τους: ακριβέστερα, όσοι είχαν ΙΧ ψήφιζαν υπέρ του, και όλο και περισσότεροι το είχαν χρόνο με το χρόνο» [Hall P. 1996, σ. 318].

Ο νέος κοινωνικός μύθος βρήκε απήχηση, και εντέλει το σπίτι στα προάστια και το ΙΧ αποτέλεσαν το σημαντικότερο, ίσως, κριτήριο ένταξης στις δυτικές κοινωνίες έως σήμερα. Η προαστιοποίηση και η διάδοση του ΙΧ δημιούργησαν μια νέα «φαντασιακή σημασία» [βλ. Καστοριάδης Κ. 1981], που διαδόθηκε στις ευρωπαϊκές κοινωνίες και θεσμίστηκε ως ένας νέος τρόπος με τον οποίο οι κοινωνίες αυτές συγκροτήθηκαν στο χώρο μέχρι σήμερα.

Ο Λεφέμπρ [1977, σ. 315] περιγράφει τις διαδικασίες με τις οποίες η πόλη εντάσσεται στο καπιταλιστικό σύστημα παραγωγής: «η πόλη, λίγο ή πολύ σπασμένη σε προάστια, σε περιφέρειες, σε περίχωρα δορυφόρους γίνεται συγχρόνως κέντρο εξουσίας και πηγή μεγάλου κέρδους». «Μέσα στις σύγχρονες πόλεις συμβαίνει μια πραγματική παραγωγική κατανώθηση του χώρου, των μέσων κυκλοφορίας, των κτιρίων, των λεωφόρων και των δρόμων». «Το αστικό σύνολο αποτελεί τμήμα των μεγάλων επιχειρήσεων: προσφέρει πολλαπλές υπηρεσίες, μεταφορές και μικρομετακινήσεις, χωρίς τα οποία δεν μπορούν να σταθούν οι επιχειρήσεις». Μέσω της αστικοποίησης, ο καπιταλισμός κατέκτησε το χώρο σε μικρά εμπορεύσιμα τμήματα και δημιούργησε τις δυναμικές που προκάλεσαν την υπέρμετρη αστική ανάπτυξη προς την πόλη του αυτοκινήτου.

4. Η κατάρριψη του κοινωνικού μύθου του ΙΧ: οι σημερινές κυκλοφοριακές συνθήκες στις ευρωπαϊκές πόλεις και οι κοινωνικές τους επιπτώσεις

Κάθε τεχνολογική καινοτομία έχει επιπτώσεις στην έννοια και την αντίληψη του χρόνου: χρόνου παραγωγής, κατανάλωσης, ή μετακίνησης [Βαξεβάνογλου Α. 1996, σ. 11]. Τα μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς και ιδιαίτερα το αυτοκίνητο έφεραν τον άνθρωπο σε νέες χρονικές σχέσεις με τον χώρο, μέσω της αύξησης της ταχύτητας μετακίνησης. Άλλαξαν τη «στατική» σχέση μεταξύ των αντικειμένων στο χώρο, φέρνοντας κοντά σημεία απομακρυσμένα και, αντίστροφα, απομονώνοντας ή αποκόπτοντας την επικοινωνία μεταξύ σημείων που πριν ήταν γειτονικά. Το βασικό προσόν του αυτοκινήτου σε σχέση με τα ζώηλα μέσα, ο λόγος που επικράτησε στις μετακινήσεις, ήταν η ζηλευτή του ταχύτητα. Η αύξηση της ταχύτητας μετακίνησης που επέφερε το αυτοκίνητο επέτρεψε την ανάπτυξη των πόλεων σε νέες χωρικές κλίμακες, χωρίς αρχικά να χρειαστεί να αυξηθεί ο μέσος αποδεκτός χρόνος που διαθέτουν οι άνθρωποι στις μετακινήσεις τους.

Σ' όλες τις ιστορικές περιόδους, ο χρόνος αυτός δεν ξεπερνά τη μισή ώρα για βασικούς αστικούς προορισμούς (εργασία, αναψυχή, κ.τ.λ.) [Zahavi Y. 1974]. Η εξέλιξη της πόλης διαχωρίζεται σε τρεις διαδοχικές ιστορικές περιόδους [Newman P. και Kenworthy J. 1998, σ. 27-33], αναλόγως με την τεχνολογία του κυρίαρχου μεταφορικού μέσου κάθε εποχής, αποδίδοντας μια σχέση αιτίου-αιτιατού μεταξύ μεταφορικού μέσου και μορφής της πόλης,

ερμηνεύοντας τον τρόπο με τον οποίο επέδρασε το αυτοκίνητο στη διαδικασία εξάπλωσης των σύγχρονων αστικών σχηματισμών.

Στην πρώτη περίοδο αναπτύχθηκε η πόλη της πεζής μετακίνησης («Walking City»), που εκτείνεται σε διάμετρο όχι μεγαλύτερη των 5 χλμ.³, με υψηλή πυκνότητα (100-200 άτομα/εκτάριο), μεικτές χρήσεις γης, και που εντοπίζεται χρονικά από τη γέννηση της πόλης⁴ έως και την προβιομηχανική περίοδο. Η βιομηχανική επανάσταση οδηγεί στην ανάπτυξη της πόλης της δημόσιας συγκοινωνίας («Transit City»), από τα μέσα του 19ου έως την περίοδο του μεσοπολέμου, και σηματοδοτεί τη διάχυση της πόλης (σε ακτίνες έως και 20-30 χλμ.). Η οικιστική ανάπτυξη συγκεντρώνεται κυρίως κατά μήκος των γραμμών δημόσιας συγκοινωνίας και γύρω από τους σταθμούς, με χαμηλότερες πυκνότητες (50-100 άτομα/εκτάριο), αλλά με το χαρακτηριστικό των μεικτών χρήσεων να διατηρείται. Στην τρίτη περίοδο αναπτύσσεται μεταπολεμικά η πόλη του αυτοκινήτου («Auto City»), την οποία βιώνουμε και σήμερα. Οι χαμηλές πυκνότητες, ο διαχωρισμός των χρήσεων γης και η εξάπλωση προς κάθε κατεύθυνση σε αποστάσεις μέχρι και 50-60 χλμ. είναι τα κύρια χαρακτηριστικά της. Το αυτοκίνητο, σ' αυτήν την εξελικτική πορεία, αν στην αρχή αποτέλεσε επιλογή, σήμερα αποτελεί ανάγκη, απόλυτα συνδεδεμένη με βασικές λειτουργίες του ανθρώπου.

Ωστόσο, η ελευθερία κίνησης στο χώρο και στο χρόνο που προσέφερε το αυτοκίνητο τείνει να ακυρωθεί στις σύγχρονες πόλεις: η ταχύτητα μετακίνησης με ΙΧ μειώνεται λόγω του κυκλοφοριακού κορεσμού. Ο χρόνος μετακίνησης αυξάνεται, απειλώντας τη διαχρονική ισορροπία της μισάωρης μετακίνησης και ακυρώνοντας τα αρχικά πλεονεκτήματα του αυτοκινήτου στα οποία στηρίχθηκε ο κοινωνικός του μύθος. «Έχει υπολογιστεί ότι σε ορισμένες ευρωπαϊκές πόλεις η μέση ταχύτητα της κυκλοφορίας σε ώρες αιχμής είναι μικρότερη ακόμη και από την εποχή όπου οι μετακινήσεις γίνονταν με άμαξες» [E.C. 1995, σ. 4]. Σύμφωνα με εκτιμήσεις του ΟΟΣΑ, η ταχύτητα των οχημάτων στις μεγαλύτερες πόλεις των κρατών-μελών του κατά τα τελευταία 20 έτη μειώθηκε κατά 10% [Ibid.]. Π.χ. η οδική κυκλοφορία στην Αθήνα γίνεται με ταχύτητες 7-8 χλμ./ώρα, στο Παρίσι 18 χλμ./ώρα, στο Λονδίνο 20 χλμ./ώρα [Haughton G., Hunter C. 1994, σ. 97].

Επιπλέον, ο μεγαλύτερος μύθος σε σχέση με το αυτοκίνητο, που έχει πλέον καταρριφθεί, είναι εκείνος της μαζικής αυτοκίνησης, του «εκδημοκρατισμού» της χρήσης του ΙΧ. Δεν είναι δυνατόν να έχουν όλοι αυτοκίνητο. Ο μέσος όρος ιδιοκτησίας ΙΧ στην ευρωπαϊκή πόλη είναι 400 ΙΧ/1.000 κατοίκους, στην πιο «ανεπτυγμένη» αμερικανική τα 600 [Gilbert R. 1998]. Επιπλέον, η αύξηση της ιδιοκτησίας του ΙΧ δε συνοδεύεται από τη γενίκευση της χρήσης του στα ευρύτερα κοινωνικά στρώματα αλλά από την εντατικοποίηση της χρήσης του στους πλούσιους (δηλαδή, καθώς αυξάνεται ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, οι πλούσιοι αποκτούν περισσότερα από ένα αυτοκίνητα ανά νοικοκυριό) [Ibid].

Άλλωστε, είναι αδύνατο με χωρικούς όρους να φτάσουμε στον απόλυτο κορεσμό των αυτοκινήτων, δηλαδή 1 ΙΧ ανά άτομο, τουλάχιστον στις πυκνοδομημένες ευρωπαϊκές πόλεις. Για την κίνηση του ΙΧ στην πόλη απαιτείται ένα πολύπλοκο και ευρύ οδικό δίκτυο, αδύνατον να φτιαχτεί στις ήδη δομημένες περιοχές. Έχει επισημανθεί [Blowers A. Hammet C. Sarte P. 1987, σ. 51] ότι αν καταργούνταν ο υπόγειος σιδηρόδρομος του Λονδίνου, θα έπρεπε να αντικατασταθεί από οδικές αρτηρίες 12 έως 18 λωρίδων κυκλοφορίας, με την προϋπόθεση της πλήρους αυτοκίνησης του πληθυσμού. Ένα τέτοιο σχέδιο αυτοκινητόδρομων (ανατρεπτι-

κό όσο το Plan Voisin του Le Corbusier) θα ισοπέδωνε εντέλει ολόκληρο το κέντρο του Λονδίνου: τη θέση της πόλης και των μνημείων της και όσων η πόλη εκφράζει με το πέρασμα των αιώνων θα έπαιρνε ένα απέραντο τοπίο αυτοκινητόδρομων, σαν την Broadacre City του Wright. Μόνο που το τοπίο αυτό δεν θα θύμιζε πια καθόλου το Λονδίνο⁵.

Η συμφόρηση των οδικών αρτηριών της ευρωπαϊκής πόλης καθιστά το αυτοκίνητο ένα δύσχεστο και αργοκίνητο μέσο μεταφοράς. Η αυξημένη κυκλοφορία ΙΧ δημιουργεί σοβαρά περιβαλλοντικά προβλήματα ρύπανσης και θορύβου και προκαλεί σοβαρά κοινωνικά προβλήματα. Η κατοχή ΙΧ στην ευρωπαϊκή πόλη αποτελεί ένα είδος κοινωνικού διαχωρισμού. Περίπου το 40% των νοικοκυριών των ευρωπαϊκών πόλεων δεν έχει αυτοκίνητο [Glottz-Richter M. 1995], ποσοστό που αντιστοιχεί σε ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού: πρόκειται για τις πιο χαμηλές κατηγορίες εισοδημάτων, ολιγομελή νοικοκυριά, τα μέλη των οποίων είναι ή νεαρής ηλικίας άτομα ή ηλικιωμένοι και κατοικούν στα κέντρα των πόλεων [Reutter O., Reutter U. 1996, σ. 19-44].

Στη σύγχρονη δυτική πόλη, που στηρίζεται στο αυτοκίνητο, η κινητικότητα καθορίζεται από το εισόδημα⁶. Ο κοινωνικός μύθος του ΙΧ έχει πλέον καταρριφθεί: το αυτοκίνητο δεν είναι εύχεστο, ούτε γρήγορο μέσο μεταφοράς, και αναμφίβολα δεν απελευθερώνει τον άνθρωπο, όπως προέβλεπε ο Frank Lloyd Wright. «Οι κοινωνικές αντιλήψεις των τεχνολογιών έχουν ένα κύκλο ζωής και ο κύκλος ζωής του ιδιόκτητου ΙΧ φτάνει στο τέλος του» [Wagner C., στο Whitely P. 1997]. «Η ιδέα της πόλης που δομήθηκε σύμφωνα με τις ανάγκες του ΙΧ έχει αποδείξει πλέον το δυναμικό της με οικονομικούς, οικολογικούς και χωρικούς όρους»⁷ [Glottz-Richter M. 1998]. Ποια είναι, λοιπόν, η νέα ουτοπία;

5. Προς μια νέα ουτοπία: η πόλη χωρίς αυτοκίνητα⁸

Ένα νέο πρότυπο πόλης καλλιεργείται σήμερα στην Ευρώπη, σε θεωρητικό και ιδεολογικό επίπεδο, αλλά συχνά και σε επίπεδο πολιτικής και πράξης: η «βιώσιμη πόλη» [Bl. Haughton G., Hunter C. 1994]. Μια πόλη που λειτουργεί βάσει των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης προκαλεί μειωμένες επιπτώσεις στο περιβάλλον και χαρακτηρίζεται από κοινωνική δικαιοσύνη, ενεργούς πολίτες και κοινωνικούς θεσμούς. Στη βιώσιμη πόλη το αυτοκίνητο δεν είναι πια επιθυμητό. Η ελκυστική πόλη δεν θεωρείται πλέον αυτή που τεμαχίζεται από αυτοκινητόδρομους κατάμεστους από ακινητοποιημένα οχήματα. Αυτή η εικόνα σήμερα ταυτίζεται με τον Τρίτο Κόσμο και την υπανάπτυξη. Αντιθέτως, είναι η πόλη που λειτουργεί ως καλοκουρδισμένος μηχανισμός, που καταφέρνει να εξυπηρετήσει με τον ηπιότερο τρόπο τις κυκλοφοριακές της ανάγκες, που λειτουργεί κυρίως με βάση τη δημόσια συγκοινωνία [Newman P., Kenworthy J. 1998, σ. 54].

Θα πρόκειται, λοιπόν, για μια «πόλη χωρίς αυτοκίνητα» ή, έστω, για μια πόλη με λιγότερα αυτοκίνητα στους δρόμους, μια πόλη όπου το αυτοκίνητο θα χρησιμοποιείται συλλογικά και το μόνο διαδεδομένο ιδιωτικό μέσο θα είναι το ποδήλατο ή το υπερσύγχρονο ηλεκτροκίνητο δίκυκλο. Μια πόλη που θα διατρέχεται από πυκνά δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας, εξοπλισμένα από καθαρές τεχνολογίας οχήματα και πυκνά δίκτυα πεζόδρομων και ποδηλατόδρομων. Οι ατομιστικές συμπεριφορές στον τομέα της κυκλοφορίας θα έχουν

εξαλειφθεί, προς όφελος της αναβάθμισης της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας μετακίνησης. Το αυτοκίνητο δεν θα κυριαρχεί, η χρήση του θα έχει εκλογικευτεί και θα έχει υποταχτεί στη λογική ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών που θα εξυπηρετεί επαρκώς και ομοιογενώς τις ανάγκες μετακίνησης του πληθυσμού με συνδυασμένες μετακινήσεις.

Για την υλοποίηση αυτών των ιδεών, έχει δομηθεί ένα δίκτυο 70 πόλεων σε όλη την Ευρώπη, το δίκτυο «Πόλεις χωρίς Αυτοκίνητα»⁹, που αντανακλά μια διαρκή και δυναμική συνεργασία μεταξύ τους, με στόχο την προώθηση των συλλογικών και φιλικών στο περιβάλλον μέσων μεταφοράς και τον περιορισμό της κυκλοφορίας του ιδιωτικού αυτοκινήτου [Βλαστός Θ. 1995a]. Στις πόλεις αυτές εφαρμόζονται καινοτόμες πολιτικές: προώθηση συλλογικής χρήσης και ιδιοκτησίας ΙΧ, αναβάθμιση δημόσιας συγκοινωνίας, περιορισμός του ΙΧ και προώθηση περπατήματος και ποδηλάτου.

Επομένως, γύρω από την πόλη χωρίς αυτοκίνητα έχει αρχίσει να αναπτύσσεται ένα ιδεολογικό υπόβαθρο, ένας νέος κοινωνικός μύθος. Διακηρύξεις, επιστημονικά συνέδρια, «χάρτες», επιστημονικά και εκλαϊκευμένα βιβλία, ενημερωτικές καμπάνιες και προγράμματα διαπαιδαγώγησης του κοινού στοχεύουν στη διάδοσή της στο συλλογικό υποσυνείδητο¹⁰. Ωστόσο, η «πόλη χωρίς αυτοκίνητα» είναι προφανώς μια ουτοπία, που έρχεται σε σύγκρουση με τις σημεινές οικονομικές και κοινωνικές δυναμικές. Τα αυτοκίνητα διαδίδονται σήμερα σε ευρύτερα κοινωνικά στρώματα, καθώς οι αυτοκινητοβιομηχανίες εντατικοποιούν τους ρυθμούς παραγωγής και εφευρίσκουν ευκολίες πληρωμής για να αυξήσουν τις πωλήσεις. Προβλέπεται ότι ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ στις χώρες της ΕΕ θα ξεπεράσει τα 500 ΙΧ/1.000 κατοίκους το 2010 [ECMT 1992]. Όσο αυξάνονται τα αυτοκίνητα, οι προσπάθειες για την υλοποίηση των πόλεων χωρίς αυτοκίνητα αποδεικνύονται άκαρπες, ή τουλάχιστον στέφονται με μερική επιτυχία. Επομένως, ποιο είναι το μέλλον των ευρωπαϊκών πόλεων;

6. Από την ουτοπία στην πράξη: το μέλλον των ευρωπαϊκών πόλεων

Οι θεωρητικές βάσεις και εμπνεύσεις στις οποίες στηρίχτηκε η χωρική δομή της «αυτοκινούμενης» κοινωνίας έχουν αποδείξει το δυναμικό τους. Ίσως ο κύκλος ζωής της κοινωνικής αντίληψης της ιδιοκατοχής αυτοκινήτου και της πόλης που στηρίζεται σ' αυτό να φτάνει στο τέλος του. Με τις νέες ιδέες γεννιέται βαθμιαία μια νέα επιχειρηματική δυναμική, που ενδέχεται να μεταλλάξει το καθεστώς της χρήσης του ΙΧ στις ευρωπαϊκές πόλεις και γενικότερα τη μορφή τους. Διότι σήμερα είναι πλέον κοινή συνείδηση πως η πιο ελκυστική ευρωπαϊκή πόλη στον επόμενο αιώνα θα είναι αυτή που θα έχει καλύτερες κυκλοφοριακές συνθήκες και ποιότητα περιβάλλοντος¹¹, που θα προσφέρει ένα όμορφο περιβάλλον στο κέντρο της, πεζοδρομημένο και αναπλασμένο, που θα αναδεικνύει την ιστορική της ταυτότητα, ώστε να προσελκύσει τη νέα τάξη των νομάδων, των «μητροπολιτικών επιχειρηματιών» [βλ. Dagnino A. 2001, E.U. 1997, σ. 27] και τις συνεπαγόμενες κερδοφόρες εμπορικές δραστηριότητες και επιχειρηματικές επενδύσεις.

Η πόλη που θα προσελκύσει κερδοφόρες επενδύσεις θα είναι η πόλη που θα περιορίσει το αυτοκίνητο και θα δώσει προτεραιότητα στη δημόσια συγκοινωνία και τα φιλικά στο πε-

ριβάλλον μέσα μεταφοράς, ώστε η κυκλοφορία στο οδικό της δίκτυο να μην συνεπάγεται μεγάλες απώλειες χρόνου, περιβαλλοντικές επιπτώσεις και αντίστοιχα οικονομικές απώλειες. Άλλωστε, δεν είναι τυχαίο ότι οι κοινωνίες αντιλήφθηκαν τη σοβαρότητα των κυκλοφοριακών προβλημάτων όταν συνειδητοποίησαν ότι αυτά δημιουργούν πρωτίστως σοβαρές επιπτώσεις στην οικονομική τους αποδοτικότητα [Nijkamp P. (and oth.) 1998, σ. 9]. Ωστόσο, η υλοποίηση της πόλης χωρίς αυτοκίνητα προσκρούει στις υπάρχουσες κοινωνικές σχέσεις και αντιλήψεις. Η καπιταλιστική ανάπτυξη προάγει πολιτισμικά πρότυπα που χαρακτηρίζονται από ατομισμό και ιδιωτέυση, έναν τρόπο ζωής που βασίζεται στο ΙΧ. Επομένως, παρόλο που διαπιστώνεται οικονομική και περιβαλλοντική αναγκαιότητα για την πόλη χωρίς αυτοκίνητα, δεν έχουν εμφανιστεί οι απαιτούμενες δυναμικές προς την απαραίτητη ριζική αλλαγή των κοινωνικών σχέσεων που προϋποθέτει η απεξάρτηση από το ΙΧ.

Όμως, η σημερινή ουτοπία που θυμίζει τους πρώιμους οραματισμούς των οικολόγων [βλ. π.χ. Μπράουν Λ., Φλέιβιν Κ., Πόστελ Σ. 1991] ίσως γίνει πραγματικότητα τις δεκαετίες που έρχονται, όπως έχει συμβεί με άλλες ουτοπίες του παρελθόντος. Κι ίσως οι ιστορικοί, αρχιτέκτονες και πολεοδόμοι της μεταβιομηχανικής εποχής του 21ου αιώνα, κοιτάζοντας πίσω, να αντικρίζουν τις σημερινές πόλεις με την ίδια κατήφεια με την οποία αντικρίζουμε εμείς τις προβληματικές και ανθυγιεινές εργατουπόγειες της πρώιμης βιομηχανικής εποχής.

Σημειώσεις

1. Ιδιαίτερη αποδοχή είχε η πρόταση αυτή από πολεοδόμους της Σοβιετικής Ένωσης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η πόλη του Στάλινγκραντ, η οποία σχεδιάστηκε από τον Α. Miliutin τη δεκαετία του '20 με βάση αυτές τις αρχές [Στεφάνου Ι., Στεφάνου Ι. 1999, σ. 122].
2. Αντίστοιχα απέτυχαν οι προσπάθειες του Victor Considerant και του Andre Godin να υλοποιήσουν τις κολλεκτιβες του Allen Fournier («familistères») στα μέσα του 19ου αιώνα, καθώς «όλες οι απόπειρες για μια "διαφορετική ζωή" έχουν κοινό σημείο την αποτυχία» [Ραμουί Τ. 1996, σ. 54-56, 61]. Η δική μας θέση ωστόσο είναι ότι τα βασικά χαρακτηριστικά των ουτοπιών εγγράφονται και καθορίζουν τελικά τις μελλοντικές κοινωνίες [βλ. σχετικά παρ. 1 παρόντος].
3. Ένα μέσο ταξίδι με τα πόδια στο ανεκτό χρονικό διάστημα μετακίνησης δεν υπερβαίνει τα 2,5 χλμ.
4. Αναφέρονται στις πρώτες πόλεις που δημιουργήθηκαν στη Μέση Ανατολή πριν από επτά έως δέκα χιλιάδες χρόνια.
5. Χαρακτηριστικό παράδειγμα που αποδεικνύει ότι η πόλη δεν συμβιβάζεται με το ΙΧ είναι το Cumbernauld, μια από τις Νέες Πόλεις 2ης γενιάς της Αγγλίας με 70.000 κατοίκους. Σχεδιάστηκε με πρόβλεψη ότι το 70% των νοικοκυριών θα κατέχει ΙΧ και το ΙΧ θα έχει ποσοστό 45% στην κατανομή μετακινήσεων κατά μεταφορικό μέσο, μεγέθη που αντιπροσωπεύουν σήμερα σχεδόν την πλειονότητα των ευρωπαϊκών πόλεων. Το προτεινόμενο κυκλοφοριακό δίκτυο της πόλης (που σχεδιάστηκε με τις αρχές του διαχωρισμού των δικτύων πεζών και μηχανοκίνητων μέσων) όφειλε να περιλαμβάνει ανισόπεδους κόμβους σε όλες τις κεντρικές διασταυρώσεις [Tetlow J., Goss A. 1968, σ. 100].
6. Έρευνα του Schipper L. [1995] [αναφέρεται από Gilbert R. 1998] απέδειξε ότι στις ΗΠΑ οι πλούσιοι μετακινούνται 4 φορές περισσότερο απ' ό,τι οι φτωχοί. Ο Merlin P. [1984, σ. 56] αναφέρει ότι τα νοικοκυριά με ΙΧ έχουν διπλάσια κινητικότητα απ' αυτά που δεν έχουν (Παρίσι) και διατυπώνει τον κανόνα ότι η σπατάλη για μεταφορές αυξάνει γραμμικά με το εισόδημα, ενώ το ποσοστό εξόδων για δημόσια συγκοινωνία μειώνεται αναλογικά [Ibid., σ. 207].
7. Η θέση αυτή πηγάζει από μια ερμηνεία της ιστορικής εξέλιξης με βάση το εγγεγραμμένο σύστημα σκέψης (διαλεκτικός ιδεαλισμός), σύμφωνα με τον τριπλό νόμο της εξέλιξης των ιδεών (θέση, αντίθεση, σύνθεση) [βλ. Δημητρα-

κόπουλος Μ.Φ. 2003, σ. 420- 477]. Η θεωρία για τον «κύκλο ζωής της ιδέας ΙΧ» και της πόλης που βασίζεται στο αυτοκίνητο, εφαρμόζοντας το εγελιανό σχήμα, ερμηνεύεται ως εξής: η ατομική ιδιοκτησία του ΙΧ αποτέλεσε τη «θέση», η υλοποίησή της και τα συνεπαγόμενα προβλήματα δημιούργησαν την «αντίθεση», με αποτέλεσμα τη «σύνθεση», που είναι η ιδέα της καινούριας ουτοπίας, της πόλης χωρίς αυτοκίνητα.

8. Η ουτοπία του 21ου αιώνα «δεν μπορεί να γεννηθεί παρά στον αστικό ιστό των μεγαλουπόλεών μας και να τραφεί με τεχνολογίες αιχμής» [Ραquot Τ. 1996, σ. 94].

9. Βλ. στο <http://www.carfree.com>.

10. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της νέας τάσης είναι η λειτουργία των σωματείων «συλλογικής χρήσης ΙΧ» στις δυτικοευρωπαϊκές πόλεις. Τα μέλη τους παρααιτούνται από το δικαίωμα κατοχής ΙΧ κι υποχρεώνονται να νοικιάζουν αυτοκίνητα με την ώρα. Επίσης, οι προσπάθειες πολεοδόμησης για κατοίκους χωρίς αυτοκίνητα, με σκοπό να ιδρυθούν ολόκληρες γειτονιές όπου θα απαγορεύεται το αυτοκίνητο. Αυτές οι πρώιμες πρωτοβουλίες καταρρίπτουν τον ισχύοντα κοινωνικό μύθο του ΙΧ και του σπιτιού στα προάστια [Βλ. Βλαστός Θ. 1995].

11. Η ανάγκη για περιορισμό ή απαγόρευση κυκλοφορίας ΙΧ στις εμπορικές περιοχές αναφέρεται από τους Newman P. και Kenworthy J. [1998, σ. 54]. Στο κείμενο της U.T.P. [1996] διαπιστώνεται ότι είναι αισθητές οι επιπτώσεις της καταστροφικής αστικής ανάπτυξης στην οικονομική και εμπορική αποδοτικότητα των πόλεων κι ότι η «ανταγωνιστική» πόλη του αύριο θα είναι μια πόλη που λειτουργεί με βάση τη δημόσια συγκοινωνία. Οι Newman P. και Kenworthy J. [1998, σ. 53] αναφέρουν ότι είναι μύθος πλέον το ότι οι νέοι αυτοκινητόδρομοι πυροδοτούν την οικονομική ανάπτυξη μιας περιοχής, γιατί σήμερα είναι η ποιότητα περιβάλλοντος και ήπιων κυκλοφοριακών συνθηκών (καλή προσπελασιμότητα με δημόσια μέσα και περιορισμός του ΙΧ) που μεταφράζεται σε οικονομική ανταποδοτικότητα.

Βιβλιογραφία

- Blowers A., Hamnet C., Sarre P. 1987, *Η πόλη του μέλλοντος*, Ανοικτό Πανεπιστήμιο, εκδόσεις Κουστούμπος Α.Ε., Αθήνα.
- Breheny M. 1996, *Centrists, Decentrists and Compromisers: Views on the Future of Urban Form*. Στο Jenks M., Burton E., Williams K., *The Compact City: A Sustainable Urban Form?*, E & FN Spon.
- Choay F. 1965, *L'urbanisme, utopies et realites, Une Anthologie*, Éditions de Seuil, Paris.
- Dagnino A. 2001, *Οι νέοι νομάδες*, Οξύ, Αθήνα.
- E.C. 1995, *The Citizen's Network: exploitation of the potential of Urban Public Transport in Europe*, Directorate-General for Transport, Brussels.
- E.C.M.T. 1992, *Transport Growth*, International Seminar, European Conference of Ministers of Transport, Lisboa.
- E.U. 1997, *The Sustainable City, a Synthesis Report*, European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions.
- Fishman R. 1946, *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier*, MIT Press, Cambridge Massachusets.
- Gilbert R. 1998, *Reduced Car Ownership as a Route to Clean Transport*, Paper presented at the Conference *Reducing Traffic in Cities: Avoiding the Transport Time- Bomb*, Car Free Cities Conference, Edinburgh, Scotland, June 22-23, 1998.
- Glottz-Richter M. 1995, *Living without cars, Current attempts to reduce traffic are not proving to be effective*, World Transport Policy & Practice, Vol. 1, No 1 1995, σ. 45- 47, MCB University Press Limited, 1352-7614.
- Glottz-Richter M. 1998, *Housing projects with less dependence on the car (Car Free Housing)*, Bremen City State administration for environmental protection and urban development, Bremen, <http://www.eltis.org/studies/69e.htm>.
- Gorz A. 1984, *Οικολογία και Πολιτική*, Νέα Σύνορα Α.Α. Λιβάνη, Αθήνα.
- Hall P. 1997, *Cities of Tomorrow, An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*, Blackwell Publishers, Oxford.
- Haughton G., Hunter C. 1994, *Sustainable Cities*, Regional Studies Association, London.
- Le Corbusier 1923, *Vers une architecture*, Paris.
- Le Corbusier 1925, *Urbanisme*, Paris.

- Lefebvre H. 1977, *Δικαίωμα στην πόλη, Χώρος και πολιτική*, Παπαζήσης, Αθήνα.
- Lynch K. 1998, *Good City Form*, The MIT Press.
- Merlin P. 1984, *La planification des transports urbains*, Masson, Paris.
- Mumford L. 1922, *Η ιστορία των ουτοπιών*, Νησίδες, Αθήνα 1998.
- Newman P., Kenworthy J. 1998, *Sustainability and Cities, Overcoming Automobile Dependence*, Island Press.
- Nijkamp P., Rienstra S.A., Vleugel J.M. 1998, *Transportation Planning and the Future*, John Wiley & Sons, New York.
- Paquot T. 1996, *Η ουτοπία ή το παγιδευμένο ιδεώδες*, Scripta, Αθήνα 1998.
- Reutter O., Reutter U. 1996, *Autofreies Leben in der Stadt, Autofreie Stadtquartiere im Bestand*, Verkehr, spezial 2, Dortmunder Vertrieb für Bau und Planungsliteratur, Dortmund.
- Tetlow J., Goss A. 1968, *Homes, towns and traffic*, Faber editions, London.
- U.T.P. 1996, *Pour des villes a vivre, L' indispensable cooperation entree transport et urbanisme, Constats, analyses et propositions*, Union des Transports Publics.
- Wachs M. Crawford M. 1991, *The car and the city: The automobile, the built environment and daily urban life*, University of Michigan Press, Ann Arbor.
- Whitely P. 1997, "Would time-share cars ever catch on here? ", *The Seattle Times company*, Monday Nov. 17.
- Zahavi Y. 1974, *Traveltime Budgets and Mobility in Urban Areas. Report FHW PL-8183*, Washington, D: US Department of Transportation. Στο: TRANSLAND project (Integration of Transport and Land Use Planning) - Deliverable 2a, (1999), "Land-Use Interaction: State of the Art", 4th RTD Framework Programme of the European Commission.
- Βαξεβάνογλου Α. 1996, *Η κοινωνική υποδοχή της καινοτομίας, το παράδειγμα του εξηλεκτρισμού στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου*, Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών Εθνικού Ιδρύματος Ερευνών, Πρόγραμμα: Ιστορία επιχειρήσεων και Βιομηχανική Αρχαιολογία, Αθήνα.
- Βλαστός Θ. 1995, «Πρωτότυπες ευρωπαϊκές εμπειρίες, Κοινωνικές διαστάσεις στο σχεδιασμό των αστικών μετακινήσεων», *Διαδρομές*, τεύχος 12, Σεπτ.-Οκτ. 1995, σ. 22-23.
- Δημητρακόπουλος Μ.Φ. 2003, *Στοιχείωση Ευρωπαϊκής Φιλοσοφίας, Από τους προσωκρατικούς ως τον Wittgenstein και τον Heidegger*, Αθήνα.
- Καστοριάδης Κ. 1981, *Η Φανταστική Θέσμιση της Κοινωνίας*, εκδόσεις Ράππα, Αθήνα (πρώτη έκδοση στα γαλλικά 1975).
- Λαγόπουλος Α.Φ. 1977, *Εγχειρίδιο Πολεοδομίας. Μέρος Α : θεωρία πολεοδομίας (πολεολογία) - Τόμος Ι, Α.Π.Θ. - Πολυτεχνική Σχολή*.
- Μπράουν Λ., Φλέβιν Κ., Πόσσελ Σ. 1991, *Οικολογική κρίση και βιώσιμη κοινωνία*, Εναλλακτικές εκδόσεις Κομμούνια, Αθήνα.
- Στεφάνου Ι., Στεφάνου Ι. 1999, *Περιγραφή της εικόνας της πόλης. Τα περιγράμματα: Βασικά στοιχεία προσδιορισμού της φυσιογνωμίας των τόπων*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π.



