Archetype

Σχετικά με την πρόταση για το κέντρο της Αθήνας

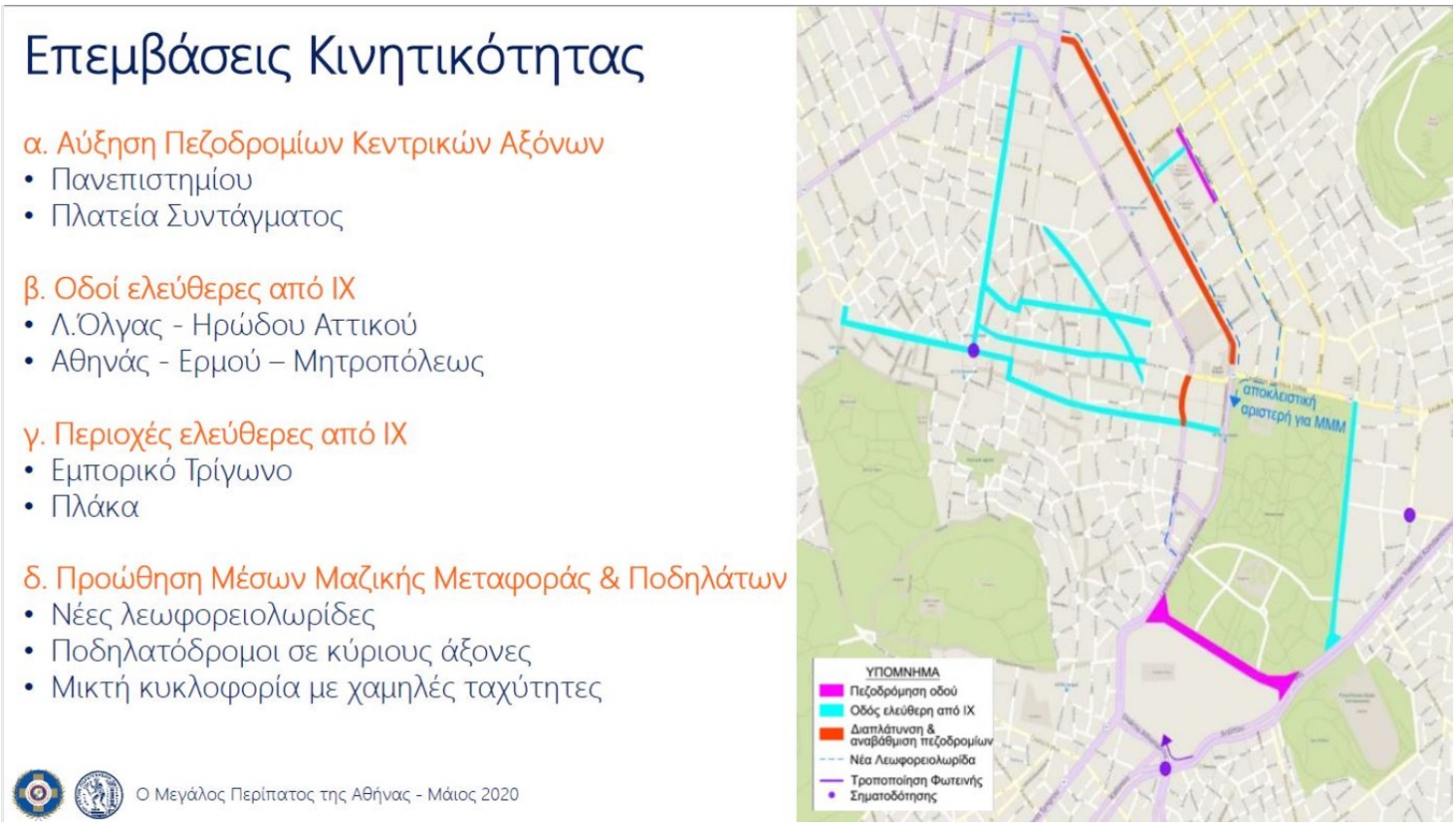
Ηλίας Παπαγεωργίου - 15/05/2020

Ένα μεγάλο ΝΑΙ και κάποια επιμέρους ερωτηματικά

Τη Δευτέρα 11 Μάϊου 2020 ψηφίστηκε από το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Αθηναίων ένα εκτεταμένο πρόγραμμα δράσεων για τη βιώσιμη κινητικότητα στο κέντρο της πόλης: Ο Μεγάλος Περίπατος της Αθήνας. Η συγκεκριμένη απόφαση συνιστά αναμφίβολα ένα σημαντικό γεγονός. Όπως το διατύπωσε και μια παλιά ποδηλάτισσα «Ζούμε αληθινά μια αδιανόητη στιγμή στην ιστορία της γενιάς μας!»

Επιγραμματικά αναφέρεται πως στις εξαγγελίες συμπεριλαμβάνονται κλεισίματα οδών του κέντρου στα ΙΧ (Μητροπόλεως, Καραγεώργη Σερβίας, Βασ. Όλγας), δρόμοι αποκλειστικά κίνησης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (Ερμού, Αθηνάς) επεκτάσεις πεζοδρομίων και ποδηλατόδρομοι (Πανεπιστημίου). Το κύριο προσόν του έργου – που απουσίαζε παντελώς από αντίστοιχες προτάσεις στο παρελθόν – είναι η σταδιακή υλοποίησή του. Σε πρώτη φάση θα οριοθετηθεί με εφήμερα στοιχεία, όπως ζαρντινιέρες και σήμανση στο οδόστρωμα, θα αποδοθεί στο κοινό σε αυτή τη μορφή και θα αξιολογηθεί στην πράξη (Εικόνα 1, 2). Πρόκειται για μια πρακτική που οφείλεται κυρίως στην πρόσφατη κρίση λόγω της πανδημίας[1]. Η αναγκαιότητα κίνησης των πεζών με αποστάσεις μεταξύ τους απαιτεί επιπλέον χώρο κυκλοφορίας ο οποίος χρειάζεται να αποδοθεί άμεσα. Η πρακτική της σταδιακής υλοποίησης έχει συγκεκριμένα οφέλη. Το πρώτο είναι το χαμηλό κόστος. Δεν θα ξοδευτούν υπέρογκα ποσά και δεν θα κλείσουν τμήματα της πόλης για μήνες μέχρι την ολοκλήρωση των έργων. Ο εφήμερος χαρακτήρας δίνει τη δυνατότητα στο κοινό αλλά και στους ειδικούς να χρησιμοποιήσουν και να αξιολογήσουν τις νέες δυνατότητες, να επισημάνουν προβλήματα και να αποτιμήσουν τις θετικές και αρνητικές συνέπειες. Χάρη σε αυτό το «test drive» έχουμε τη δυνατότητα να

δοκιμάσουμε τα παπούτσια πριν τα αγοράσουμε. Σίγουρα όμως έχουμε ανάγκη από παπούτσια για να περπατήσουμε.



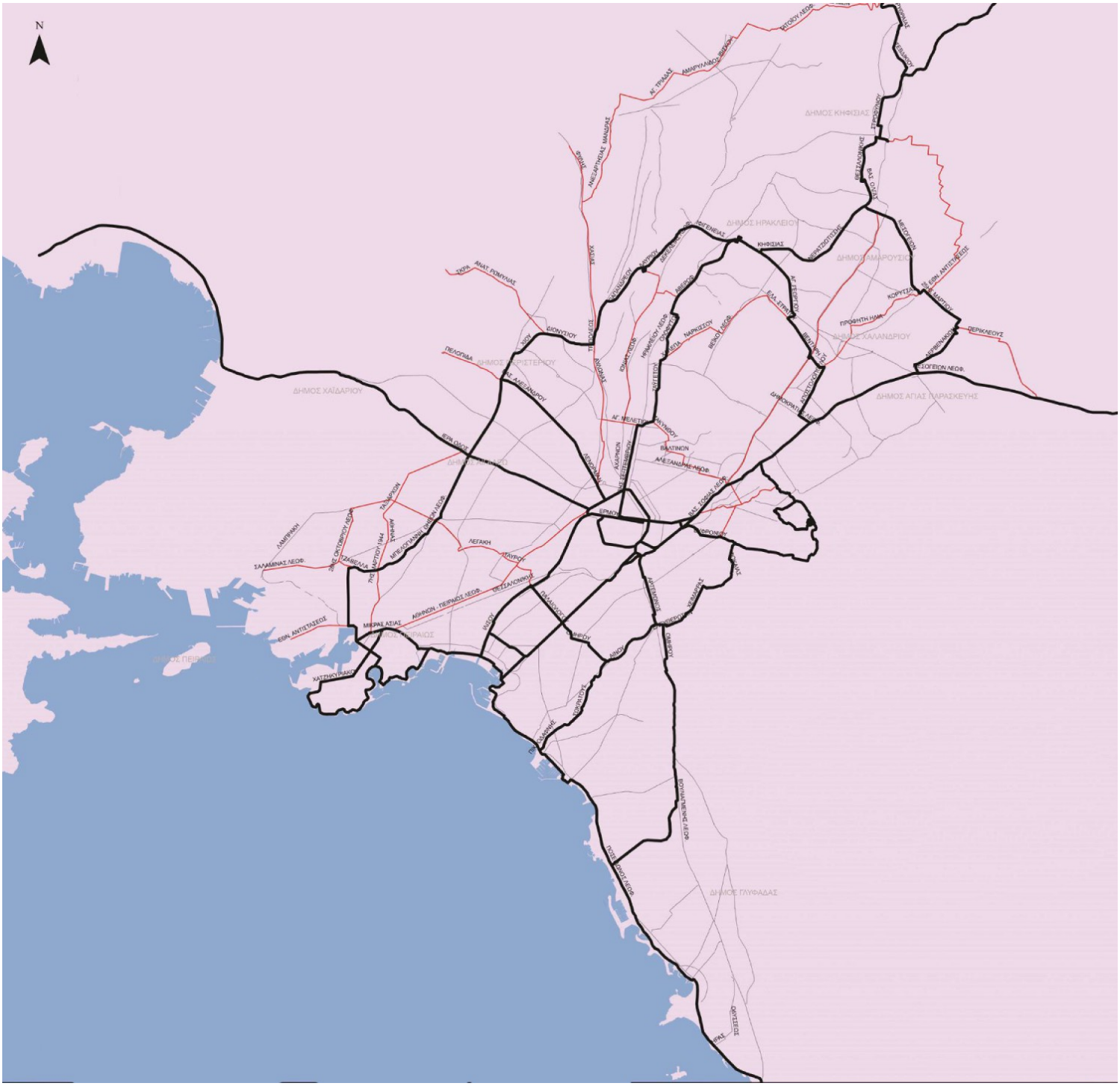
Εικόνα 1. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στο κέντρο της Αθήνας

Εικόνα 2. Σκίτσο του λεωφορειόδρομου, του ποδηλατόδρομου και του διευρυμένου πεζοδρομίου μπροστά στο Πανεπιστήμιο (σκίτσο Η.Π.).

Θα μπορούσε να γράψει κανείς πολλά ακόμα στοιχεία για τη συγκεκριμένη παρέμβαση και ακόμα περισσότερα για την αναγκαιότητά της[2]. Ίσως όμως θα ήταν πιο χρήσιμο να καταγραφούν ορισμένα ερωτηματικά σχετικά με το έργο ως προς πέντε βασικά ζητήματα[3]. Τα ερωτηματικά αυτά με κανέναν τρόπο δεν επιδιώκουν να υποβαθμίσουν την πρόταση, αλλά να την ενισχύσουν και να την προστατέψουν από αστοχίες που πιθανόν να δημιουργήσουν αρνητικές εντυπώσεις[4].

1. Αθήνα δεν είναι μόνο το κέντρο της

Το πρώτο ζήτημα είναι η ανάγκη ενός συνολικότερου σχεδίου. Αντίστοιχες παρεμβάσεις με αυτές που πρόκειται να υλοποιηθούν στο κέντρο χρειάζεται να γίνουν σε όλες τις γειτονιές του Δήμου, αλλά και σε όλους τους Δήμους του Λεκανοπεδίου[5]. Προκειμένου να χρησιμοποιηθούν οι νέοι ποδηλατόδρομοι του κέντρου, είναι αναγκαίο να διευκολυνθεί η πρόσβαση των ποδηλάτων ως εκεί. Είναι απαραίτητο να δημιουργηθεί ένα δίκτυο μεγάλων ποδηλατικών αξόνων υπερτοπικού χαρακτήρα που ενώνουν δήμους και γειτονιές περνώντας από κεντρικούς δρόμους. Επισημαίνεται πως στο Ρυθμιστικό Σχέδιο του 2014 (Άρθρο 30, παράγραφος 6) προβλέπεται η θεσμοθέτηση μεγάλων ποδηλατικών διαδρομών[6] σε δρόμους όπως η Μεσογείων, η Λένορμαν, η Συγγρού κλπ. (Εικόνα 3). Είναι πλέον καιρός να πραγματοποιηθούν. Το ίδιο ισχύει και για την υλοποίηση του Βόρειου Ποδηλατικού Άξονα (που έχει μελετηθεί να ενώσει την Αθήνα με την Κηφισιά, κατά μήκος περίπου της γραμμής του τραίνου) η οποία εκκρεμεί ακόμα για διαδικαστικούς λόγους[7].



Εικόνα 3. Ποδηλατικοί άξονες (με μαύρο χρώμα) στο Ρυθμιστικό του 2014. Συμπεριλαμβάνονται δρόμοι όπως η Μεσογείων, η Λένορμαν, η Συγγρού κλπ.

2. Συμπληρωματικές υποδομές

Δεύτερον, είναι ανάγκη να υποστηριχθούν οι ποδηλατικές διαδρομές, με συμπληρωματικές υποδομές, όπως χώροι στάθμευσης ποδηλάτων. Επιπλέον, απαιτείται η προστασία τους, ώστε να αποφευχθεί η αχρήστευση

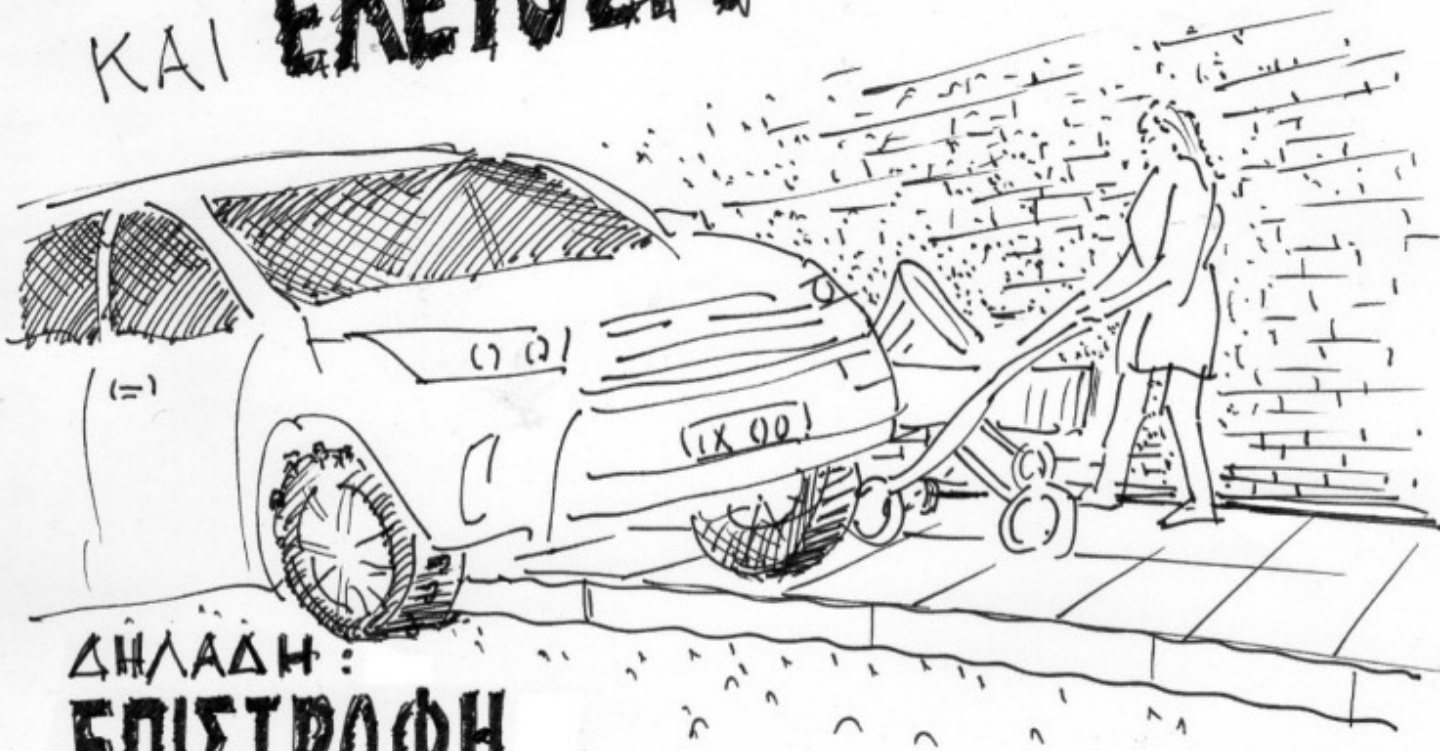
των νέων διαδρομών από κάθε είδους καταπατητές. Παράλληλα, πρέπει να διευρυνθούν οι χώροι κίνησης των πεζών, σε κάθε σημείο της πόλης όπου είναι ανεπαρκείς ή ακατάλληλοι. Όλοι γνωρίζουμε τα στενά πεζοδρόμια στα οποία εξαναγκαζόμαστε να περπατήσουμε καθημερινά και τα οποία «μας υποχρεώνουν να κινούμαστε ως "ιδιώτες", μονάδες και άτομα που νιώθουν την επισφάλεια τού να βαδίζουν στα όρια της παραβατικότητας και του κινδύνου»[8].

3. Υποστήριξη από θεσμικές αλλαγές

Τρίτο ζήτημα είναι η αναγκαιότητα θεσμικών αλλαγών που υποστηρίζουν τέτοιες παρεμβάσεις. Χαρακτηριστικότερο παράδειγμα, η μείωση των ορίων ταχύτητας τόσο στους κεντρικούς δρόμους όσο και στις γειτονιές. Το Υπουργείο Μεταφορών μπορεί και πρέπει να προχωρήσει ταχύτατα σε τέτοιες κινήσεις. Η διεθνής πρακτική πλέον περιορίζει τις ταχύτητες στα 50 χλμ./ώρα στους αστικούς δρόμους και στα 30 χλμ./ώρα σε περιοχές γειτονιάς. Επίσης είναι απαραίτητες νομοθετικές ρυθμίσεις που δίνουν στους δήμους τη δυνατότητα γρήγορων αντίστοιχων παρεμβάσεων, όπως εποχικά κλεισίματα οδών, χωρίς να επιβαρύνονται από το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο. Εξίσου σημαντική είναι η αλλαγή του ΚΟΚ για ζητήματα που σχετίζονται με την ασφάλεια του ποδηλάτη και του πεζού[9]. Η πιο άμεση θεσμική αλλαγή, πάντως, είναι η απόσυρση και αντιστροφή των οδηγιών προστασίας από τον Κορωνοϊό που συστήνουν στους πολίτες να χρησιμοποιούν τα ΙΧ, καταργούν τον Δακτύλιο και επαναφέρουν τη δυνατότητα «ελεύθερης στάθμευσης», που όλοι γνωρίζουμε που μπορεί να οδηγήσει[10] (Εικόνα 4).

ΚΙ ΕΝΩ ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΑΠΟΔΙΔΟΝΤΑΙ
ΕΠΙΠΛΕΟΝ ΛΩΡΙΔΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΓΙΑ ΜΕΖΟΥΣ ΚΑΙ ΠΩΛΗΤΕΣ

ΕΜΕΙΣ ΕΔΩ:
ΣΥΣΤΑΣΗ ΓΙΑ ΧΡΗΣΗ ΙΧ, ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΔΑΚΤΥΛΙΟΥ
ΚΑΙ **ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΠΑΡΚΙΝΓΚ**



ΔΗΛΑΔΗ:
ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΣΤΗΝ ΚΑΝΟΝΙΚΟΤΗΤΑ!

Εικόνα 4. Ελεύθερη Στάθμευση (σκίτσο ΗΠ).

4. Προστασία χρήσεων

Το τέταρτο ζήτημα είναι η προστασία των ίδιων των παρεμβάσεων από το να εκφυλιστούν σε όχημα αλλαγής του πολυλειτουργικού χαρακτήρα της Αθήνας. Χρειάζονται συγκεκριμένα μέτρα προστασίας των χρήσεων και των μονίμων κατοίκων ώστε να αποφευχθεί η μετατροπή του κέντρου αποκλειστικά σε τουριστικό προορισμό και το «ξεχείλισμα» του δημόσιου χώρου από τραπεζοκαθίσματα. Τα εκατοντάδες μικρομάγαζα, οι αγορές αλλά και εξειδικευμένα εμπορικά καταστήματα και βιοτεχνίες, που συχνά επεξεργάζονται και εμπορεύονται ογκώδη αντικείμενα, είναι απαραίτητο να παραμείνουν ζωντανά, προσβάσιμα και ανταγωνιστικά. Θεσμικές παρεμβάσεις αλλά και τεχνικές λύσεις για τη μεταφορά αγαθών είναι κρίσιμο να εφαρμοστούν ή και να εφευρεθούν. Επιγραμματικά αναφέρεται η αναγκαιότητα επαναφοράς της «σκευοφόρου» τόσο στα μέσα σταθερής τροχιάς όσο και σε μικρά και ευέλικτα ΜΜΜ που μπορούν να εξυπηρετήσουν και τέτοιες ανάγκες. Ας μην ξεχνάμε πως πριν τα αυτοκίνητα, στις πόλεις δεν κυκλοφορούσαν μόνο πεζοί, αλλά και κάρα.

5. Συναίνεση και συνέχεια

Το τελευταίο ζήτημα σχετίζεται με την ίδια τη διαδικασία με την οποία λήφθηκε η απόφαση στο Δημοτικό συμβούλιο. Με ελάχιστη ενημέρωση δύο ημερών, συγκλήθηκε έκτακτο Δημοτικό Συμβούλιο για το συγκεκριμένο θέμα, γεγονός που οδήγησε σε διαμαρτυρίες και στην αποχή πολλών Δημοτικών Παρατάξεων που πιθανόν να υπερψήφιζαν την πρόταση. Η αιφνιδιαστική αυτή ενέργεια είναι ξένη σε μια συναινετικού τύπου αντίληψη που είναι αναγκαία για τέτοιου είδους έργα. Υπενθυμίζεται πως προεκλογικά είχε δημιουργηθεί - ανεξάρτητα από επιμέρους διαφωνίες και αντιθέσεις - ένα τέτοιο συναινετικό κλίμα για τα ζητήματα του ποδηλάτου σε εκδήλωση στον Σύλλογο Αρχιτεκτόνων (Εικόνα 5), όπου συμμετείχαν έξι υποψήφιοι δήμαρχοι[11]. Ας μην ξεχνάμε την ανάγκη συνέχειας στον πολεοδομικό σχεδιασμό που καλό είναι να υπερβαίνει τετραετίες και πρόσωπα. Δεν είναι καινούριο φαινόμενο, άλλωστε, κάθε Δήμαρχος να εμφανίζει μια «νέα φιλόδοξη πρόταση» που θα «σώσει την Αθήνα», η οποία μετά ξεχνιέται. Στα πλαίσια αυτής της λογικής, τίθεται ομολογουμένως το ερώτημα για ποιο λόγο δεν αξιοποιούνται στην πρόταση στοιχεία ή τμήματα από το έργο της εταιρείας «Ανάπλαση Αθήνας», που συμπεριελάμβαναν και αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς για συγκεκριμένα μέρη της πόλης, ή οι μόλις εκπονηθείσες μελέτες για ποδηλατόδρομους σε διάφορες γειτονιές[12].

Εικόνα 5. Εκδήλωση «Αθήνα, ώρα για ποδήλατο», στον Σύλλογο Αρχιτεκτόνων, Μάρτιος 2019

Θα μπορούσαμε να επεκταθούμε και σε επιμέρους σχόλια για συγκεκριμένα σημεία του έργου αλλά ο χώρος δεν το επιτρέπει[13]. Το σημαντικό είναι να τονιστεί πως όλες οι παραπάνω επισημάνσεις αποτελούν σημαντικές προϋποθέσεις για την επιτυχία των σχεδιαζόμενων παρεμβάσεων. Πολλές από αυτές απαιτούν βούληση και συνεργασία σε κεντρικό επίπεδο. Οι επιμέρους φορείς και υπουργεία οφείλουν να συνεργαστούν.

Τα τελευταία γεγονότα έχουν πλέον ανάψει τον πράσινο φωτεινό σηματοδότη για τους πεζούς και τους ποδηλάτες. Οι διεκδικήσεις δεκαετιών βρίσκουν μια ρωγμή για να υλοποιηθούν. Ωστόσο, είναι κομβικής σημασίας όχι μόνο να πανηγυρίσουμε και να βιαστούμε να περάσουμε γρήγορα απέναντι, αλλά εξίσου να διεκδικήσουμε τη διεύρυνση της διάρκειάς του.

Εικόνα 6. Ποδηλατοπορεία, Απρίλιος 2019

Μέσα στον τελευταίο μήνα έχει συμβεί μια εμφανής και πρωτοφανής αλλαγή. Χιλιάδες οδηγοί αυτοκινήτων ξαφνικά βρέθηκαν στη θέση του πεζού και του ποδηλάτη καθώς βγήκαν να ποδηλατήσουν, να περπατήσουν ή να τρέξουν για «άσκηση» μέσα στην πόλη. Το γεγονός αυτό άλλαξε πολλές συνειδήσεις. Για πρώτη φορά οι οδηγοί κινούνταν αργά και περίμεναν υπομονετικά τους πεζούς να διαβούν τον δρόμο. Για πρώτη φορά οι Αθηναίοι άκουσαν ήχους που είχαν καλυφθεί από τον θόρυβο[14] και διανοήθηκαν πως μπορούν να κυκλοφορήσουν στην πόλη. Η συνειδητοποίηση αυτή μπορεί να αποτελέσει τη μαγιά για περαιτέρω θεσμικές αλλαγές.

Τις τελευταίες εβδομάδες έχει συμβεί ένα φαινόμενο που είχαμε χρόνια να δούμε στις ελληνικές πόλεις. Χιλιάδες άνθρωποι έχουν κατακλύσει τον δημόσιο χώρο, τους δρόμους, τα πεζοδρόμια αλλά και τις πλατείες και τα πάρκα, που πριν ήταν έρημα, ενώ ανακάλυψαν μέχρι και τους ξεχασμένους λόφους της Αθήνας. Ο εγκλεισμός δεν απαξίωσε την ανάγκη κοινωνικοποίησης, όπως προεξοφλούσαν μερικοί[15], αλλά την απογείωσε σε ασύλληπτα μεγέθη (Εικόνα 7).

Εικόνα 7. Πρόσφατες εικόνες από δημόσιους χώρους της πόλης που ως τώρα ήταν έρημα από κόσμο. Τουρκοβούνια, Πάρκο Ελευθερίας, Β’ πλατεία Ψυχικού.

Αναγνωρίζοντας την αναγκαιότητα υγειονομικής προφύλαξης μπορούν να υπάρξουν δύο απαντήσεις σε

αυτήν. Αφενός μπορούν να ενοχοποιηθούν, να λοιδορηθούν και εν τέλει να κατασταλούν τέτοιου είδους συμπεριφορές – όπως είδαμε να συμβαίνει σε διάφορες περιπτώσεις. Αφετέρου, όμως μπορούν να διαμορφωθούν οι προϋποθέσεις για την ασφαλή εξασφάλιση της ομαλής λειτουργίας τους. Είναι απαραίτητο να αποδοθεί ακόμα περισσότερος χώρος στους πεζούς, στους χρήστες του δημοσίου χώρου και εν τέλει στους ανθρώπους. Η απόφαση του δήμου κινείται προς αυτήν την κατεύθυνση.

Προσωπικά – όπως και πολλοί άλλοι – αναμένω με ανυπομονησία την υλοποίηση των παρεμβάσεων που αναμένονται αρχές Ιουνίου.

Παραπομπές

[1] Αντίστοιχες παρεμβάσεις γίνονται αυτή τη στιγμή σε αμέτρητες πόλεις ανά τον κόσμο και μάλιστα έχουν ξεκινήσει από τις πρώτες μέρες της πανδημίας.

[2] Βλ. Το κείμενο της Ευρυδίκης Μπερσή, "Ποδηλατόδρομοι. Αν όχι τώρα πότε;", *The press project*, Σάββατο 9 Μάϊου 2020 https://thepressproject.gr/podilatodromi-tora/ . Για πιο αναλυτική περιγραφή βλ. https://www.podilates.gr/forum/metakinisi-stin-poli/epemvaseis-kinitikotitas-stin-athina-logo-koronoioy-maios-2020 ή την περιγραφή του έργου στο Έθνος της Κυριακής 10 Μαίου. https://www.ethnos.gr/ellada/104765_shedio-mpakogianni-gia-ton-dimo-athinaion-pezodromeitai-kentro-mises-lorides. "Για εφήμερες παρεμβάσεις με ζαρντινιέρες βλ.https://peopleforbikes.org/blog/steal-this-idea-a-600-protected-bike-lane-demo-at-an-open-streets-event/ "

[3] Οι βασικοί άξονες αυτών των ζητημάτων έχουν επιγραμματικά δημοσιευτεί στην κοινή ανακοίνωση των ομάδων «Φίλοι του Ποδηλάτου», «Ποδηλατ-ισσ-ες» και «Μαμάδες+ στον Δρόμο» https://www.podilates.gr/sxetika_me_to_megalo_peripato_20200512

[4] Το ζήτησε άλλωστε και ο μελετητής, συγκοινωνιολόγος Γιώργος Γιαννής, κατά την παρουσίασή του: «Η κριτική σε επιμέρους ζητήματα είναι πάρα πολύ χρήσιμη και πάρα πολύ ευπρόσδεκτη», ανέφερε χαρακτηριστικά. Βλ. Βίντεο παρουσίασης https://youtu.be/Zj5NS0fiCOA στο 4:29:30

[5] Εννοείται αντίστοιχες παρεμβάσεις είναι αναγκαίο να γίνουν σε κάθε πόλη της Ελλάδας, αλλά το κείμενο περιορίζεται στην πρόσφατη πρόταση.

[6] https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1et--ptG4DvF09LRAGex-uke8oOo&ll=37.87589076212341%2C23.797119500000008&z=10

[7] Η υλοποίηση έχει σταματήσει επειδή, μετά την προμελέτη, άλλαξαν οι προδιαγραφές για τα πλάτη ποδηλατοδρόμων. Οι νέες προδιαγραφές (ΦΕΚ 1053 Β 14/04/2016) προβλέπουν για διπλής κίνησης ποδηλατόδρομο ελάχιστο πλάτος 2.5 μέτρων, που είναι πράγματι αναγκαίο για την ασφαλή και άνετη κίνηση των ποδηλάτων. Ωστόσο, σε περιπτώσεις όπου ο μόνος εφικτός χώρος για τη χωροθέτηση είναι η ζώνη στάθμευσης αυτοκινήτων, πλάτους 2 μέτρων, η νομοθεσία ακυρώνει στην πράξη τη δυνατότητα χάραξης. Είναι απαραίτητο να βρεθεί κάποια συμβιβαστική λύση, ώστε να είναι εφικτή η υλοποίησή των ποδηλατόδρομων στις υπάρχουσες αστικές συνθήκες. Χωρίς να αφαιρεθεί η αρχική ελάχιστη διάσταση, είναι ίσως χρήσιμο να προβλεφθεί κάποια εξαίρεση που να αναφέρεται σε περιορισμένο τμήμα μιας μελέτης. Με αυτόν τον τρόπο μπορούν οι μελέτες να είναι εφικτές αλλά και να αποφευχθούν τα τραγελαφικά παραδείγματα ποδηλατόδρομων, που περισσότερο δυσφημίζουν τέτοιου είδους έργα παρά τα προωθούν. Αν αυτό δεν είναι εφικτό, τότε ίσως ο άξονας χρειάζεται να μεταφερθεί σε πιο κεντρικούς δρόμους, που είναι και το πιο σωστό.

[8] Αναστασόπουλος, Νίκος, «Ο δημόσιος χώρος, η κοινωνική διάσταση και το κοινό», ανακοίνωση σε ημερίδα με θέμα «Οι δημόσιοι χώροι ως κοινωνικό αγαθό σε κρίση», 15/1/2011, Αθήνα, Νομική Αθηνών, Πρωτοβουλία του Νέου Κινήματος Αρχιτεκτόνων.

[9] Σε δικαστικές αποφάσεις για οδικά ατυχήματα, τα θύματα, όταν είναι πεζοί ή ποδηλάτες, αντιμετωπίζονται μάλλον ως παράπλευρες απώλειες. Ο οδηγός συνήθως μένει ατιμώρητος.

[10] Μια ευχάριστη αλλαγή πλεύσης είναι η πρόσφατη (13/5/2020) προτροπή του Σ. Τσιόδρα στους πολίτες να χρησιμοποιούν, εκτός από ΙΧ, και το ποδήλατο για τις μετακινήσεις τους.

[11] Στην εκδήλωση συμμετείχαν οι υποψήφιοι Δήμαρχοι Κώστας Μπακογιάννης, Νάσος Ηλιόπουλος, Παύλος Γερουλάνος, Στάθης Δρογώσης, Πέτρος Κωνσταντίνου, Γιάννης Τσιρώνης και οι αρχιτέκτονες, πολεοδόμοι και συγκοινωνιολόγοι Ηλίας Παπαγεωργίου, Κοσμάς Αναγνωστόπουλος, Νίκος Μπελαβίλας, Θύμιος Μπακογιάννης και Θάνος Βλαστός. Συντονισμός: Μάνος Χαραλαμπάκης, Ευρυδίκη Μπερσή. Αθήνα, ώρα για Ποδήλατο. ΣΑΔΑΣ 17 Μαρτίου 2019. Διοργάνωση: Ποδηλατ-ισσ-ες, Φίλοι του Ποδηλάτου https://www.podilates.gr/athina_ora_gia_podilato_20190317

[12] Οι συγκεκριμένες μελέτες παρουσιάστηκαν στην εκδήλωση που αναφέρεται στην προηγούμενη σημείωση.

[13] Επιγραμματικά αναφέρεται η πιθανή ανάγκη χωροθέτησης του ποδηλατόδρομου στην Πανεπιστημίου στην αντίθετη πλευρά του οδοστρώματος έτσι ώστε να μην συμπλέκεται με τις στάσεις λεωφορείων και η κομβικής σημασίας ανάγκη επέκτασής του τουλάχιστον μέχρι την Αλεξάνδρας.

[14] Για τη σύγκριση του ηχητικού περιβάλλοντος ενός δρόμου με κίνηση ποδηλάτων και αυτοκινήτων ενδεικτικά παρατίθενται τα παρακάτω βίντεο: https://youtu.be/m_KSa9Y_la8 https://www.youtube.com/watch?v=CZk6O099278 και https://youtu.be/fCzHa3j399Y

[15] Βλ. το σχόλιο του Ανδρέα Γιακουμακάτου για τις κωμικές προτάσεις κάποιων (ευτυχώς) λίγων αλλά προβεβλημένων αρχιτεκτόνων με θέμα την αποστασιοποίηση και ακόμα περισσότερο την αισθητικοποίησή της. Α. Γιακουμακάτος «Τα αντανακλαστικά του οπορτουνισμού», 29 Απριλιου 2020, https://www.archetype.gr/blog/arthro/ta-antanaklastika-tou-oportounismou