



γηση για το φαινόμενο αυτό υπάρχει και δεν είναι μόνο η αγάπη για το αυτοκίνητο αλλά και άλλοι, πιο πρακτικοί, λόγοι.

Συμβάλλει, επίσης, σ' αυτό και η αντιφατικότητα της πολιτείας η οποία, την ώρα που προτρέπει για τη χρήση των ΜΜΜ, δίνει κίνητρα για αγορά νέων αυτοκινήτων.

Η λύση των περιφερειακών αξόνων, όπως κυρίως είναι η Αττική Οδός, πέ-

να είναι μόνο ή διδύμο (Εικ.1) και να συνδυάζεται με πεζογέφυρα τύπου ράμπας.

Παρ' όλο που η λειτουργία είναι απλή και φαίνεται από τις εικόνες, θα κάνουμε και μια σύντομη περιγραφή.

Για να διασχίσει κανείς τη διασταύρωση, στρίβει δεξιά στον ΑΑΣΡ και στο πρώτο πέταλο που θα συναντήσει κάνει αναστροφή. Κατόπιν στρίβει δεξιά στην προέκταση του δρόμου στον οποίο αρχικά εκινείτο (Εικ.2 &3).

Η είσοδος και η έξοδος προς και από τον ΑΑΣΡ είναι ελεύθερη από τη δεξιά πλευρά και η δεξιά λωρίδα χρησιμεύει ως λωρίδα επιτάχυνσης ή επιβράδυνσης. Η στάση απαγορεύεται και τα λεωφορεία κάνουν στάση σε εσοχές ή στον παράδρομο. Ο κινούμενος στον ΑΑΣΡ, που θέλει να πάει αριστερά, ακολουθεί το ρεύμα μέχρις ότου συναντήσει το πρώτο ΗΓΠΑ μετά τη διασταύρωση, στην οποία θέλει να στρίψει, το οποίο και χρησιμοποιεί για να κάνει αναστροφή.

Ένα από τα προβλήματα προς επίλυση έχει να κάνει με την κίνηση των πεζών. Στη διασταυρούμενη με τον ΑΑΣΡ οδό μπορούν να κυκλοφορήσουν μέσω σηματοδοτημένων διαβάσεων, αλλά τον ΑΑΣΡ θα μπορούν να τον διασχίζουν μόνο στα σημεία όπου θα υπάρχει συνδυασμός ΗΓΠΑ και πεζογέφυρας, που δεν είναι και το ιδανικό, δεδομένου ότι οι ΗΓΠΑ μπορεί να απέχουν αρκετά από τους κόμβους και η πυκνότητά τους δεν μπορεί να υπερβαίνει κάποιο όριο (ένα ανά χιλιόμετρο ίσως), λόγω κόστους και άλλων παραγόντων.

Οφέλη

Η πρότασή μας έχει δύο στόχους:
 α) Να οδηγήσει στη συνεχή κίνηση των οχημάτων στους βασικούς οδικούς άξονες, οι οποίοι θα μετατραπούν σε ΑΑΣΡ, έστω και με χαμηλές ταχύτητες, με πολύ ευνοϊκά αποτελέσματα στην κατανάλωση καυσίμου και στο οδηγικό stress, εφόσον δεν θα υπάρχει το «σταμάτα - ξεκίνα», που είναι ο κανόνας σήμερα.

β) Να προσφέρει μια μακροχρόνια αναπτυξιακή διέξοδο στην οικονομία, υπό την προϋπόθεση, βέβαια, της ύπαρξης της αναγκαίας πολιτικής σταθερότητας όπως για όλα τα αναπτυξιακά προγράμματα.

ΑΣΤΙΚΟΙ άξονες συνεχούς ροής

Η «ΓΙΑ ΜΙΑ ΠΟΛΗ ΧΩΡΙΣ ΦΑΝΑΡΙΑ»



ραν του ότι βρίσκονται ήδη σε σημείο κορεσμού, δεν είναι πανάκεια, καθότι υπάρχουν και σοβαρά μειονεκτήματα όπως διάνυση μεγαλύτερης απόστασης, διόδια, ανιαρή οδήγηση τύπου αυτοκινητόδρομου και μάλιστα πολλές φορές μέσα σε τάφρους χωρίς οπτική επαφή με το περιβάλλον.

Επιπλέον, η περιφερειακή εξυπηρετεί αυτόν που θέλει να πάει από το άφα στο βήτα και δεν ευνοεί όσους θέλουν να συνδυάσουν πολλές δουλειές σε μια έξοδο, πράγμα που είναι επιθυμητό από πολλές απόψεις.

Αστικός Άξονες Συνεχούς Ροής (ΑΑΣΡ)

Στόχος της πρότασής μας είναι η σταδιακή κατάργηση των διασταυρώσεων και των αντίστοιχων φωτεινών σηματοδοτών από τους γνωστούς μεγάλους άξονες κυκλοφορίας που διασχίζουν τμήματα του Λεκανοπεδίου.

Είναι αποτέλεσμα περισσότερο οδηγικής εμπειρίας και λιγότερο της επισημονικής μας ιδιότητας, δεδομένου ότι δε θεωρούμε τον εαυτό μας ειδικό επί του θέματος. Και γι' αυτό και παρακαλούμε να κριθεί με επιείκεια από τους συναδέλφους συγκοινωνιολόγους και να εκληφθεί ως μια απλή ιδέα προς επεξεργασία, παρά ως εμπειρισταωμένη μελέτη του σημαντικότερου αυτού θέματος.

Κομβικής σημασίας στην πρότασή μας είναι αυτό που εμείς ονομάζουμε «ημιβυθισμένο πέταλο αναστροφής» (ΗΓΠΑ) και που είναι αυτό ακριβώς που λέει, δηλαδή, μια μισοβυθισμένη αερογέφυρα σε σχήμα πετάλου, μιας, κατά κανόνα, λωρίδας κυκλοφορίας, η οποία επιτρέπει την αναστροφή. Αυτό μπορεί

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Αθήνας είναι γνωστό σε όλους τους κατοίκους του λεκανοπεδίου, όπως και η, σε μνηϊαία πλέον βάση, επιδείνωσή του.

Η πολιτεία, τα τελευταία χρόνια, δυστυχώς, δεν ασχολήθηκε αρκετά μ' αυτό, με εξαίρεση ίσως το μετρό, παρ' όλο που ταλαιπωρεί καθημερινά τη μισή Ελλάδα, που ζει πλέον στο Λεκανοπέδιο, και έχει σοβαρότατες αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομία και στα νεύρα μας.

Ίσως αυτό να οφείλεται σε μια φιλοσοφία που λέει ότι «όσο πιο πολύ ταλαιπωρούνται με το αυτοκίνητο, τόσο πιθανότερο να το αφήσουν κανίτι τους και να χρησιμοποιήσουν τα δημόσια μέσα συγκοινωνίας».

Η πραγματικότητα, όμως, τους διαψεύδει καθημερινά και ο Έλληνας εξακολουθεί να χρησιμοποιεί το αυτοκίνητό του παρ' όλες τις δυσκολίες. Η εξή-

του **ΜΙΧ. Δ. ΛΟΜΒΑΡΔΕΑ***

* Πολιτικός μηχανικός,
 e-mail: mlomv@otenet.gr

Δεν μπορεί παρά να καιρετίσει κανείς το πρόγραμμα που αναφέρεται σε παρεμβάσεις βελτίωσης στις προ του 1980 οικοδομές, με στόχο την εξοικονόμηση ενέργειας, έστω και αν τέτοια προγράμματα θα έπρεπε να έχουν εφαρμοστεί εδώ και πολλά χρόνια, όπως έχει γίνει σε άλλες αναπτυγμένες χώρες.

Δεν μπορεί, επίσης, να μη καιρετίσει το γεγονός ότι η νέα ηγεσία του υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής έθεσε το πρόγραμμα της ενεργειακής αναβάθμισης των κτιρίων από τα πρώτα στην ατζέντα της.

Ποιες είναι, όμως, οι πιθανότητες επιτυχίας του, ιδιαίτερα στη σημερινή κρίσιμη για όλους οικονομική κατάσταση όπου με μεγάλη δυσκολία, αν όχι αδυναμία, ένας οικογενειακός προϋπολογισμός θα σηκώσει το βάρος μίας ουσιαστικής ενεργειακής παρέμβασης;

Συγκεκριμένα, αν ένας ιδιοκτήτης μονοκατοικίας αποφασίσει να κάνει τις 3 υποχρεωτικές παρεμβάσεις (κουφώματα, δώμα και σύστημα θέρμανσης) θα πρέπει να καλύψει με δικό του κονδύλι το 70% του κόστους, ενώ για το υπόλοιπο θα επιδοτηθεί.

Θεωρώντας ότι μία τέτοια παρέμβαση κοστίζει, π.χ., 25.000 ευρώ θα πρέπει να διαθέσει 17.500 ευρώ και να επιδοτηθεί για τα υπόλοιπα. Το ερώτημα είναι αν μία οικογένεια σήμερα -και μάλιστα των φτωχότερων οικιστικών ζωνών όπως προβλέπεται- μπορεί να διαθέσει τέτοια ποσά έστω και αν είναι πλήρως ευαισθητοποιημένη στα θέματα της προστασίας του περιβάλλοντος.

Η μόνη περίπτωση να πειστεί είναι να γνωρίζει εκ των προτέρων,

* Μηχανολόγος ηλεκτρολόγος ΕΜΠ, τ. διευθυντής ΔΕΗ



Εξοικονόμηση ενέργειας στις κατοικίες

ΤΙ ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΓΙΑ ΝΑ ΠΕΤΥΧΕΙ;

του **Χ. ΧΡΗΣΤΙΔΗ***

πολύ συγκεκριμένα, την αξία της εξοικονόμησης που θα έχει κάθε χρόνο, σε ηλεκτρική ενέργεια και καύσιμα, ώστε να υπολογίσει αν τη συμφέρει η επένδυση.

Το ΥΠΑΝ, με τις οδηγίες και τις προδιαγραφές του δίνει αναλυτικότητα ενημέρωση για το κόστος των παρεμβάσεων αλλά καμία ενημέρωση για το παραπάνω κόστος στοιχείο. Οι γενικές αναφορές περί 50% ή 70% εξοικονόμησης από τα μέτρα βελτίωσης, δε βοηθούν σε τίποτα.

Ίσως λεχθεί ότι θα ανοίξει ο δανειακός μηχανισμός των τραπεζών για τις παρεμβάσεις του προγράμματος. Αλλά και σε αυτή την περίπτωση, τόσο η τράπεζα όσο και κυρίως ο δανειολήπτης - ιδιοκτήτης πρέπει να γνωρίζει με ακρί-

βεια το ετήσιο όφελος από την εξοικονόμηση που θα πετύχει ώστε να διαπραγματευτεί τις δόσεις του δανείου, που δεν θα του φορτώσουν νέα βάρη.

Υπάρχει και η περίπτωση σύναψης Συμβάσεων Ενεργειακής Απόδοσης (ΣΕΑ) με το σύστημα ΧΑΤ (Χρηματοδότηση Από Τρίτους) όπου μία ΕΕΥΠ (εταιρεία ενεργειακών υπηρεσιών) αναλαμβάνει το έργο και τη χρηματοδότηση ή μόνο το έργο, ενώ ανελί το κεφάλαιο από τις τράπεζες και αμειβεται ανά 4μηνο ή ανά έτος, από την αξία της εξοικονόμησης, μέχρι τη λήξη της ΣΕΑ (βλ. σημείωση).

Όμως, και πάλι, όσο και αν η ΕΕΥΠ αναλαμβάνει τα ρίσκα, θα πρέπει να γίνει κατά μεγάλη προσέγγιση ο υπολογισμός απόδοσης των μέτρων εξοικονόμησης ώστε να είναι σε γνώση του ιδιοκτήτη - πελάτη, ο οποίος θα υπογράψει τη σύμβαση.

Η ΣΕΑ, ανάλογα με τις δυνατότητες της ΕΕΥΠ, μπορεί να προβλέπει, για λόγους κινήτρου προς τον ιδιοκτήτη, και ένα μικρό ποσοστό οφέλους από την αναμενόμενη εξοικονόμηση, π.χ., 10%, όσο διαρκεί η ΣΕΑ, το οποίο θα γίνει 100% μετά τη λήξη της.

Για του λόγου το αληθές, αναφέρω το παρακάτω συμπέρασμα από έρευνες που διεξήχθησαν στην ΕΕ σχετικές με τις επενδύσεις για βελτίωση της ενεργεια-

κής απόδοσης στα κτίρια:

«Σχεδόν όλες οι μελέτες δείχνουν μια έλλειψη αντίληψης από τους πολίτες και τις εταιρείες όσον αφορά τα οφέλη των επενδύσεων στην ενεργειακή απόδοση».

Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρεί φυσικά σε καμία περίπτωση τη θεώρηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ότι «πολλές από τις βελτιώσεις στην ενεργειακή απόδοση κάνουν τη βιομηχανία μας πιο ανταγωνιστική και τους πολίτες πλουσιότερους».

Επειδή δεν πρέπει κάθε φορά να ανακαλύπτουμε την Αμερική» μεταφέρω την εμπειρία από την απόπειρα υλοποίησης ανάλογου προγράμματος στη Μ. Βρετανία.

Η κυβέρνηση του κ. Μπράουν

Η εξοικονόμηση και ορθή διαχείριση της ενέργειας αποτελεί το πιο σημαντικό, οικολογικά βέλτιστο, εγχώριο «κοίτασμα» ενέργειας της χώρας μας.

Πρόγραμμα ΠΑΣΟΚ, κεφ. 2 «Πράσινη ανάπτυξη»

συνέστησε μία επιτροπή, η οποία, αφού μελέτησε το θέμα σε βάθος, εκτίμησε ότι «οι σημερινές πολιτικές που αξιώνουν από τις επιχειρήσεις κοινής ωφελείας να βοηθήσουν τους πελάτες τους στο να γίνουν ενεργειακά αποδοτικότεροι, πρέπει να αντικατασταθούν από μια προσέγγιση που απαιτεί εργασίες μόνωσης σε ολόκληρους δρόμους ή συνοικίες, ταυτοχρόνως, αντί να επιδιώκουν, σε ατομικό επίπεδο, οι ιδιοκτήτες τη μόνωση».

Ποια βήματα πρέπει να γίνουν άμεσα ώστε να έχει πιθανότητες συνολικής επιτυχίας το μεγαλύτερο πρόγραμμα της ενεργειακής αναβάθμισης των κατοικιών, που όχι μόνο θα ανακουφί-

σει οικονομικά τη χώρα και δεκάδες χιλιάδες οικογένειες, αλλά θα έχει και μεγάλη συμβολή στην προστασία του περιβάλλοντος και την ανάπτυξη:

1. Όπως αναφέρεται στη σημείωση, να ψηφιστεί άμεσα ο νόμος για τη δημιουργία των ΕΕΥΠ (ESCO) ώστε να εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση των ΣΕΑ από τις τράπεζες, οι οποίες δεν έχουν εντάξει στα προϊόντα τους την υποθήκευση παρόμοιων υπηρεσιών.

2. Να οργανωθεί, με τη συνδρομή των ΟΤΑ και του ΚΑΠΕ, η όσο το δυνατόν μαζικότερη παρέμβαση στις κατοικίες ενός μεγάλου δρόμου ή μιας συνοικίας, ώστε να ελαχιστοποιηθούν, με την οικονομία κλίμακας, τόσο το κόστος των μέτρων όσο και οι

αμοιβές των υπηρεσιών που θα προσφέρουν οι ΕΕΥΠ.

3. Κατάλληλα στελεχωμένα τμήματα στις Νομαρχίες ή τις Περιφέρειες μπορούν να κάνουν μία πρώτη εκτίμηση των αναγκών παρέμβασης

και να προκηρύσσουν μειοδοτικούς διαγωνισμούς όπου θα συμμετέχουν οι ενδιαφερόμενες ΕΕΥΠ.

4. Οι εταιρείες κοινής ωφέλειας (ΔΕΗ - ΔΕΠΑ - ΕΛΠΕ) μπορούν να δημιουργήσουν τμήματα που θα προσφέρουν ενεργειακές υπηρεσίες, υλοποιώντας έτσι και τις επιταγές της ευρωπαϊκής Οδηγίας 32/2006, η οποία επιφυλάσσει ιδιαίτερο ρόλο σε αυτές.

Πιστεύοντας ότι τα παραπάνω είναι κρίσιμα για την επιτυχία του προγράμματος «Εξοικονόμηση Κατ' Οίκον» αναμένουμε τις οριστικές ρυθμίσεις από τη νέα ηγεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος.

Όταν έβλεπα τον νέο πρωθυπουργό της χώρας, συνοδευόμενο από τον Ισπανό αρχιτέκτονα Ασεμίγιο, να φαντάζεται την Αθήνα σε μία άλλη διάσταση, ένιωσα ένα ενθουσιασμό, μια αρχιτεκτονική αγαλλίαση. Αμέσως κατάλαβα ότι κάτι αλλάζει. Πρώτο, ότι το περιβάλλον μπαίνει στην αρχή της οπτικής ατζέντας. Δεύτερο, ότι η δημόσια περιουσία μπαίνει σε νέα βάση αξιοποίησης, μέσα από σχεδιασμό και διαφάνεια. Τρίτο, τα έργα μιας ένδοξης Ολυμπιάδας αρχίζουν και πάλι να έρχονται στο προσκήνιο εγκαταλείποντας την περίοδο της «αράχνης». Τέταρτο, ο Γ. Παπανδρέου ανέδειξε τον συμβου-

κό Σχέδιο της Ρόδου περιμένει στα συρτάρια την επικαιροποίησή του από το 2003 και επιτυχώς τους τελευταίους μήνες η δημοτική αρχή ανακίνησε το θέμα, σε μια προσπάθεια να χαράξει μια νέα αστική στρατηγική για την πόλη. Η διαδικασία ανάθεσης οφείλει να ενέχει τη διάσταση της νομιμότητας ώστε να διαθέτει τη μεγαλύτερη επιστημονική πιστοποίηση. Η στόχευση περί σκοπιμότητας, με τη συμβολή ομάδας καθηγητών, που κλήθηκαν από το Δήμο για ένα νέο ρόλο στο χαρακτήρα της πόλης, μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί μια κίνηση ανάπτυξης με τον όρο της συνεκτίμησης και της παράλληλης αρωγής. Η κοινή διαβούλευση μένει να γίνει

Όταν η Ρόδος θέλει

λευτικό χαρακτήρα ενός Ισπανού επιστήμονα - πολεοδόμου, για την αναμόρφωση μιας κουρασμένης πρωτεύουσας. Η στροφή προς τη θάλασσα και η αναζωογόνηση του πολεοδομικού ιστού της πόλης είναι οι άξονες που προβλήθηκαν ως παράμετροι παρέμβασης.

Δεν μπόρεσα να ξεφύγω από τον πειρασμό να συγκρίνω αμέσως τους δύο άξονες με τα δεδομένα της πόλης της Ρόδου. Μια πόλη που διαθέτει περιμετρικά θάλασσα, μια πόλη με το παλιό και καινούριο οικιστικό της σύνολο, μια πόλη που γερνάει κάτω από την άναρχη δόμηση, παρά τις όποιες προσπάθειες για την πολεοδομική της επέκταση. Δε θα σταθώ στις προκλήσεις των καιρών, με τη χρηματοπιστωτική κρίση να διαχέεται σε όλα τα κοινωνικά στρώματα και κυρίως στους «χαμηλούς», δεν θα σταθώ στον τουριστικό τομέα που αποτελεί τη ραχοκοκαλιά της ροδιακής οικονομίας, αλλά θα σταματήσω στην πορεία της πόλης από αρχιτεκτονικής άποψης.

Ένα παγωμένο Γενικό Πολεοδομι-



πραγματικότητα γιατί η υπόθεση της πόλης δεν είναι των άλλων αλλά είναι δική μας. Ανιχνεύοντας την κατεύθυνση των μελετητών, που οφείλουν να συνεργαστούν και με το ντόπιο δυναμικό ώστε το αποτέλεσμα να έχει την καλύτερη κοινωνική και επιστημονική νομιμοποίηση, κατέληξα σε μερικές αρχές που προσδιορίζουν το νέο ρόλο της πόλης.

• Σχεδιασμός της ιστορικής εξέλι-

ξης του αστικού κέντρου της Ρόδου στο σύνολο των διοικητικών του ορίων μέσω:

- Αναδιάρθρωσης επιτελικών δραστηριοτήτων.
- Λειτουργικής προσαρμογής ήδη υπαρχουσών αστικών περιοχών.

- Διευθέτηση της ανάπτυξης της με:

1. Προγραμματισμό νέων συνόλων.
2. Μεταρρύθμιση και (επαν)οργάνωση συστημάτων σύνδεσης των συναθροίσεων μεταξύ τους και με το φυσικό περιβάλλον.

Οι αρτηρίες της παραπάνω στρατηγικής του ΓΠΑ αρθρώνο-

• Ανάκτηση ανατολικού παραλιακού μετώπου.

- Προώθηση μέτρων στρατηγικής βιώσιμης κινητικότητας.
- Ειδικές δράσεις αστικής αειφορίας.

Η απόφαση για μια κανονιστική απόφαση μέσα από το ΓΠΣ, που αγγίζει την ανάδειξη της ιστορικής αποτύπωσης, τη δημιουργία νέου διοικητικού κέντρου και του πανεπιστημίου στο φυτώριο, η στρέψη της πόλης προς τη θάλασσα, η δημιουργία πάρκου υγείας, η δημιουργία πάρκου έρευνας και ενεργειακού και τεχνολογικού πάρκου, ΒΙΠΕ και ΒΙΟΠΑ, αναπλάσεις γειτονιών και του Ροδινού, η δημιουργία εκθεσια-



να στρέψει τη ματιά της στη θάλασσα

Ο ΝΕΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ, ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΑΥΡΙΟ

νται ως εξής:

- Ανάδειξη ιστορικής μνήμης.
- Αναπροσαρμογή λειτουργικής βελτίωσης – αναδιάρθρωση επιτελικών χρήσεων γης.

• Δημιουργία – ολοκλήρωση - αναδιάρθρωση υποδομών τριτοβάθμιας εκπαίδευσης και δομών έρευνας και ανάπτυξης καινοτομίας.

• Ενδυνάμωση/Λειτουργική βελτίωση λιμενικών υποδομών και υποστηρικτικών δράσεων/παρεμβάσεων.

• Ανάδειξη/βελτίωση πολιτιστικών υποδομών και χώρων πολιτισμού.

• Δημιουργία δομών στήριξης μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

• Μέτρα μορφοποίησης - αναβάθμισης αστικού ιστού.

• Βελτίωση πλέγματος ενδοαστικού και περιαστικού πρασίνου.

• Ενδυνάμωση/αναβάθμιση υποδομών ελεύθερου χρόνου -αναψυχής και τουρισμού.

• Δημιουργία επαρκών πρωταρχικών τεχνικών και κοινωνικών υποδομών.

• Βελτίωση οικιστικού αποθέματος - Ικανοποίηση μελλοντικών αναγκών.

κού χώρου και νέου μουσείου αστικής ιστορίας «κτιζει» ένα πλαίσιο μιας πόλης που παντρεύει την ιστορία, τη θάλασσα, την ανάπτυξη, τον τουρισμό, το οικιστικό σύνολο σ' ένα δίκτυο δράσεων που πρέπει να βρουν την αρμονία τους.

Η πρόταση για μια μητροπολιτική διακυβέρνηση με πόρους και αρμοδιότητες για το σύνολο του νησιού, που έχει ήδη κατατεθεί από το δήμαρχο Ρόδου ή ακόμη και οι πρώτες σκέψεις για ένα δήμο ανά νησί στην επόμενη φάση της αναδιάρθρωσης της κρατικής δομής, νομίζω ότι είναι ρηξικέλευθες ιδέες που μπορούν να ανατρέψουν τη στατικότητα της ανάπτυξης, προς ένα μοντέλο εδαφικής συνοχής, ζητούμενο από την ΕΕ, που προσδοκά περιφερειακά σχήματα αυτοδύναμα, ισχυρά και αποκεντρωμένα.

Η πόλη του αύριο δεν μπορεί να αφηθεί σε σημειακούς πειρατισμούς και σε ιδιωτικές πρωτοβουλίες. Η πολεοδομημένη γη είναι καθήκον της συνεταγμένης πολιτείας, γιατί πολύ απλά πάνω στο σώμα της ασχημονούν πολλοί επιτήδειοι, προσβλέποντας στην απόλυτη κερδοφορία και το σκληρό καιροσκοπισμό.

Θα επιμένω σταθερά ότι η αρχιτεκτονική και η πολεοδομία περιέχει ε-

του **ΞΑΝΘΗ ΑΓΑΠΗΤΟΥ***

πιστήμη, λογική, φιλοσοφία, αισθητική και ηθική. «Η ηθική δεν διδάσκεται ούτε μπορεί να γίνει γνωστή» ισχυρίστηκε ο Πλάτων. Σταματώ στην ηθική, γιατί διασφαλίζει την ορθότητα του στόχου που επιδιώκει ο σχεδιασμός, και στη φρόνηση γιατί διασφαλίζει την ορθότητα των μέσων για την επίτευξη του δεδομένου στόχου και των αξόνων. Πηγάζει μέσα από τη συμπεριφορά και την επιθυμία του δίκαιου και του ανθρώπινου. Δεν μπορεί η αρχιτεκτονική να μην εσωκλείει την ηθικότητα ως πρώτη παράμετρο στο σχεδιασμό της κτιριακής μονάδας, του οικοδομικού τετραγώνου, μιας πόλης. Συνεπώς, η πολεοδόμηση δεν είναι μια απλή χάραξη απλών χρήσεων, αλλά τοποθέτηση της υπεραξίας της γης στη βάση της βιωσιμότητας και της κοινωνικότητας.

Πάντα πίστευα ότι η ουσία της Αρχιτεκτονικής προσοδίδει μια σημαντική κοινωνική λειτουργία και ότι αποτελεί τον καρπό μιας συλλογικής δέσμευσης στο χωροχρόνο. Εκτός από μερικά σπάνια παραδείγματα, η αρχιτεκτονική δεν μπορεί να σταθεί χωρίς την ύπαρξη ουσιαστικής συνεργασίας πάνω σε συγκεκριμένους

άξονες δράσεις. Ο μελετητής είναι άμεσα συνδεδεμένος με το ιστορικό και κοινωνικό πλαίσιο που τον περιβάλλει, και μεταφέρει αυτή τη συναίσθηση στη δουλειά του. Με λιγότερες αφηρημένες έννοιες, το κτίριο και ο χώρος του ξεκινούν από την κατασκευή συνυπολογίζοντας το περιβάλλον και αυξάνεται και σχηματοποιείται με τη συνεισφορά όλων όσων δουλεύουν και ενεργούν σε αυτό (κράτος, ΤΑ, μηχανικός, μάστορας, χρήστης). Σήμερα η σύγχρονη κατοικία και ο ευρύτερος χώρος της είναι ταυτόχρονα και το μεγάλο χωριό, η οικουμένη. Η παγκοσμιοποίηση είναι ένα φαινόμενο της πλανητικής αγοράς, αλλά σημαίνει κιόλας ότι η «συλλογική» κατοικία πλέον δεν είναι χωριό ή πόλη, αλλά είναι ο υλικός χώρος της οικουμένης. Αυτή είναι η πολιτική διάσταση της σύγχρονης κατοίκησης, που ακόμη και σήμερα δεν γνωρίζουμε τα μελλοντικά της όρια.

Η αναμόχλευση του ΓΠΣ από τον υπεύθυνο Δήμο Ροδίων είναι μια πράξη επιτακτική και οραματική σύγχρονως. Όμως αυτό το όραμα πρέπει να έχει το περιβλήμα κοινωνικοποίησης, βιωσιμότητας και παγκοσμιοποίησης, ανταποκρινόμενο στην αίγλη μιας πόλης 2.400 χρόνων.

ΥΓ: Ευχαριστώ το συμμαθητή μου, αρχιτέκτονα, Σταύρο Τσέτση, για το υλικό που μου χορήγησε ώστε να αναφερθώ με πιστότητα οι νέοι άξονες της σχεδίασης της πόλης μας. ■

* Αρχιτέκτονας μηχανικός, e-mail: axanthi@otenet.gr