

## **ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ: ΕΙΝΑΙ ΛΥΣΗ ΤΑ ΓΚΑΡΑΖ ΚΑΤΩ ΑΠΟ ΠΛΑΤΕΙΕΣ; (Ιούνιος 2011)**

**Συγγραφέας:** ΜΑΡΩ ΕΥΑΓΓΕΛΙΔΟΥ

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι χρειαζόμαστε κτίρια στάθμευσης για να βάλουμε τα αυτοκίνητα μας, απελευθερώνοντας τον πολύτιμο δημόσιο κοινόχρηστο χώρο. Σκεφτείτε για παράδειγμα την τεράστια ασφαλοστρωμένη έκταση στάθμευσης του Ελ. Βενιζέλος φυτεμένη, και τα αυτοκίνητα μαζεμένα σ' ένα ωραίο κτίριο, όπως στα περισσότερα αεροδρόμια του κόσμου. Στην Ιαπωνία -που ξέρουν τι θα πει στενότητα χώρου- δεν μπορείς να αγοράσεις καν αυτοκίνητο αν δεν έχεις εξασφαλίσει θέση σε κάποιο γκαράζ. Στα καθ' υμάς απαιτείται αλλαγή νοοτροπίας ώστε να πάψουμε να θεωρούμε αυτονόητο δικαίωμά μας τη δωρεάν στάθμευση (κατά προτίμηση σε πεζοδρόμιο!) και μια ολοκληρωμένη δημόσια πολιτική που θα αποτρέψει την καθημερινή χρήση του ΙΧ αλλά θα επιτρέψει τη κατασκευή κτιρίων στάθμευσης στις σωστές θέσεις. Πρόκειται για την «πολιτική βιώσιμης αστικής κινητικότητας» που προάγει τις δημόσιες συγκοινωνίες, τη διαμόρφωση πράσινων διαδρομών πεζών και ποδηλάτων στην πόλη -όχι μικροπεζοδρομήσεις- και περιορίζει την «στάθμευση παρά την οδό» σε χώρο και σε χρόνο. Στα πρωτοποριακά Ρυθμιστικό και Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Αθήνας αποτυπώνεται η πολιτική αυτή (ήδη από το '85), όπως και στο προεκλογικό πρόγραμμα της παρούσας δημοτικής αρχής.

Στο πολεοδομικό ερώτημα πού και πώς χωροθετούνται τα κτίρια στάθμευσης, η απάντηση είναι: «αποφυγή κατασκευής γκαράζ στο κέντρο ή σε περιοχές συγκέντρωσης εργασίας» με καθιέρωση «ελεγχόμενης στάθμευσης» και «κατασκευή μεγάλων γκαράζ μετεπιβίβασης στους περιμετρικούς σταθμούς του Μετρό». Στις περιοχές κατοικίας, ιδίως στις πυκνοδομημένες γειτονιές, όπου η ελεγχόμενη στάθμευση δεν καλύπτει τη ζήτηση των κατοίκων, όταν μάλιστα περιοριστούν οι θέσεις ώστε να αναπλαστεί ο δημόσιος χώρος, μόνη λύση είναι «η κατασκευή πολλών μικρών κτιρίων στάθμευσης ιδιωτικής χρήσης» (δηλαδή με δυνατότητα αγοράς θέσης, αναγκαία σε μια λογική ακινητοποίησης του ΙΧ 23ώρες/24ωρο). Τα οφέλη της πολιτικής αυτής είναι πολλαπλά: αναβάθμιση της γειτονιάς λόγω φύτευσης και πεζοδρομήσεων• αύξηση της αξίας παλαιών κατοικιών που δεν διαθέτουν θέσεις

στάθμευσης με αποφυγή του μηνιαίου κόστους ενοικίασης • επανάχρηση διατηρητέων κτιρίων που είναι αποτρεπτική χωρίς εξασφαλισμένη στάθμευση • κοινωνική συνοχή λόγω συγκράτησης /επιστροφής μεσαίων εισοδημάτων σε υποβαθμισμένες περιοχές • τόνωση της μικρής οικοδομικής επιχείρησης αλλά με ένταξη της δράσης της σε δημόσιο πρόγραμμα • αξιοποίηση κενών οικοπέδων μεσαίου μεγέθους, χωρίς να προκαλείται νέα πυκνότητα στην περιοχή (με κατοικίες ή εμπορικές χρήσεις) • πιλοτικές εφαρμογές κτιριακής ενεργειακής αυτονομίας, κλπ. Με μικρή θεσμική και οικονομική ενίσχυση, η πολιτική αυτή ενεργοποιεί ιδιωτικές επενδύσεις εν καιρώ κρίσης και, καθιερώνοντας τα γκαράζ σαν κοινωνική-τεχνική υποδομή της γειτονιάς, αναγκαία όσο τα σχολεία, προωθεί εν τέλει ένα άλλο μοντέλο κατοίκησης, έναντι της προαστιοποίησης.

Η εκκρεμότητα του υπόγειου γκαράζ κάτω από την πλατεία Α΄ Νεκροταφείου, είναι επιλογή παλαιότερων πολιτικών, με λάθη σχεδιασμού σε πολλά επίπεδα:

- πολεοδομικά, επειδή δεν εντάσσεται σε ενιαίο σχεδιασμό για την πολιτική μετακινήσεων/στάθμευσης στην Αθήνα •

- κυκλοφοριακά, επειδή δεν λαμβάνει καμία μέριμνα μη όχλησης της γειτονιάς με κατάλληλη διευθέτηση των εισόδων-εξόδων προς μεγάλους οδικούς άξονες •

- περιβαλλοντικά, επειδή προβλέπει κοπή και όχι μεταφύτευση των δένδρων •

- αρχιτεκτονικά, επειδή βελτιώνει ελάχιστα τη σημερινή πλατεία ενώ ακυρώνει μη αναστρέψιμα την εκκρεμή πρόταση πεζοδρόμησης της Αναπαύσεως και σύνδεσης του Νεκροταφείου με την αρχαιολογική ενοποίηση •

- πολιτικά, επειδή δεν εμπλέκει τον (ιδιοκτήτη της γης) Δήμο στη σύμβαση •

- διαχειριστικά επειδή δεν προβλέπει διαφοροποίηση της τιμής χρήσης από κατοίκους έναντι των επισκεπτών, και τέλος,

- θεσμικά, επειδή η ρύθμιση έγινε με νόμο, χωρίς προληπτικό έλεγχο συνταγματικής νομιμότητας από το Συμβούλιο Επικρατείας (που εκκρεμεί λόγω προσφυγής επιτροπής κατοίκων).

Η γνώμη του Δήμου Αθηναίων, ζητήθηκε καθυστερημένα από τον Υπουργό Υποδομών, και το ερώτημα τίθεται με τρόπο που επιδέχεται μονολεκτική απάντηση (ναι ή όχι στη συγκεκριμένη μελέτη/σύμβαση) και μάλιστα υπό την δαμόκλεια σπάθης της υποχρέωσης αποζημίωσης του εργολάβου αν ακυρωθεί η σύμβαση. Με ανάλογο τρόπο θα τεθεί το δίλημμα στο δικαστήριο, ενώ όποιος αναζητά εναλλακτική λύση, είναι αποδιοπομπαίος από τους αντίδικους και των δύο πλευρών.

Στην προσεχή συζήτηση στο Δημοτικό Συμβούλιο, προτάθηκε να παραστούν εκπρόσωποι των κατοίκων, του ΥΠΟΜΕΔΙ και του εργολάβου. Αυτές οι συζητήσεις σε άλλες χώρες προηγούνται, με στόχο την αναζήτηση συναινετικής λύσης σε τεχνικό επίπεδο (για κατοίκους, Δήμο και επενδυτή), και όχι μετά την υπογραφή της σύμβασης. Μια πρόκληση για τη νέα δημοτική αρχή να καθιερώσει μια άλλη πρακτική διακυβέρνησης, αρχίζοντας από τις εκκρεμότητες της προηγούμενης...

Το άρθρο δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ», στις 16 Μαΐου 2011.