



ΠΛΑΤΕΙΕΣ ΚΑΙ ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΖΩΓΡΑΦΟΥ

1. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Στα πλαίσια του πολεοδομικού σχεδιασμού και των σύγχρονων αντιλήψεων για τη βιώσιμη λειτουργία της πόλης, ήδη από την εποχή της σύνταξης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, όπως και των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων, έχουν θεσμοθετηθεί –από το 1985 και 1988 αντίστοιχα- οι βασικές αρχές πολιτικής για το θέμα της στάθμευσης, όχι αποσπασματικά και μεμονωμένα αλλά με ολοκληρωμένο τρόπο, σε συσχετισμό με τη γενικότερη στρατηγική αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος. Στα πλαίσια αυτά η πολιτική στάθμευσης αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα μιας ολοκληρωμένης πολιτικής μεταφορών αλλά και κάθε πολεοδομικής πολιτικής, ιδιαίτερα δε αυτής των αστικών αναπλάσεων, δεδομένου ότι μπορεί να αποδειχθεί βασικό εργαλείο για την απελευθέρωση, άρα διεύρυνση του δημόσιου χώρου, προς όφελος του τόσο αναγκαίου για την πόλη πρασίνου¹.

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας εντάσσει τη δημιουργία χώρων στάθμευσης σε δύο πεδία:

1. Στην ανασυγκρότηση της γειτονιάς μέσω εκτεταμένων αστικών αναπλάσεων (πρασίνου, πεζοδρομήσεων, δημιουργίας νέων ελεύθερων χώρων). Σε αυτή την κατεύθυνση τα κτίρια στάθμευσης δημιουργούνται για να απελευθερώσουν και όχι για να δεσμεύσουν τους κοινόχρηστους χώρους.
2. Στην ενιαία πολιτική μεταφορών που έχει ως βασικό εργαλείο την ανάπτυξη και αναβάθμιση του δικτύου δημοσίων συγκοινωνιών και στη λειτουργική διασύνδεση των μέσων.

Η στρατηγική αναφέρεται στην αποτροπή εισαγωγής του ΙΧ αυτοκινήτου στις κεντρικές περιοχές της πόλης, στην ευρεία εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης, αρχίζοντας από τις κεντρικές περιοχές, στην καθιέρωση μιας πολιτικής ανέγερσης κτιρίων στάθμευσης σε δύο περιπτώσεις:

- σε περιμετρικά σημεία της πόλης (σε εξωτερικό δακτύλιο) και μάλιστα στους κόμβους συμβολής του κύριου οδικού δικτύου με τους σταθμούς μαζικών μέσων μεταφοράς και,

¹ Βλ. σχετικά, Μάρω Ευαγγελίδου, Αρχιτέκτων- Πολεοδόμος /Χωροτάκτης, «Για μια ολοκληρωμένη πολιτική στάθμευσης στην Αθήνα. Οι κατευθύνσεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΡΣΑ) και του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου Αθηναίων», στην Ημερίδα: Αθήνα, Ελεύθεροι Χώροι και Χώροι Στάθμευσης. Αθήνα, 22 Μαρτίου 2009.

- στο εσωτερικό των περιοχών κατοικίας αλλά σε συνδυασμό με μια συστηματική πολιτική αστικών αναπλάσεων, ώστε να αναβαθμίζεται ο απελευθερούμενος δημόσιος χώρος προς όφελος της διακίνησης πεζών ή ποδηλάτων και της δημιουργίας δικτύου πρασίνου.

Ιδιαίτερα σημαντικό είναι ότι οι επιλογές της χωροθέτησης κτιρίων στάθμευσης οφείλουν να γίνονται με κριτήριο την εξυπηρέτηση των πιο πάνω πολεοδομικών στόχων και όχι να υποτάσσονται στη ζήτηση της αγοράς ή στην οικονομική αποδοτικότητα των επενδύσεων.

2. ΤΑ ΥΠΟΓΕΙΑ ΚΤΙΡΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Η δυνατότητα κατασκευής υπόγειων χώρων στάθμευσης κάτω από κοινόχρηστους χώρους εισήχθη στην πολεοδομική νομοθεσία το 1992. Έως τότε, κατά την περίοδο θεσμοθέτησης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας και των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων, η κατασκευή κτιρίων στάθμευσης αφορούσε οικοδομήσιμους και όχι κοινόχρηστους ελεύθερους χώρους. Οι χωροθετήσεις υπόγειων χώρων στάθμευσης κάτω από κοινόχρηστους χώρους, κυρίως πλατείες και μικρά πάρκα, εμφανίστηκε έντονα κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Μεγάλου ή μεσαίου μεγέθους τέτοιοι χώροι κατασκευάστηκαν σε κεντρικές περιοχές της Αθήνας (πλατεία Αιγύπτου, πλατεία Κάνιγγος, ακάλυπτος Πολεμικού Μουσείου) και του Πειραιά (οδός 34^{ου} Συντάγματος, Λιμεναρχείο-ΟΛΠ) όπως και στα Νοσοκομεία Παιδών στο Γουδί. Αυτοί οι χώροι στάθμευσης λειτουργούν από ιδιωτικές εταιρείες, είναι δημόσιας χρήσης και προσφέρουν τη στάθμευση έναντι οικονομικού αντιτίμου. Αξίζει να σημειωθεί εδώ ότι ουδέποτε εφαρμόστηκε η κρατική υποχρέωση προς τους εκατοντάδες χιλιάδες κατοίκους της Αθήνας οι οποίοι έχουν συνεισφέρει υψηλό τίμημα κατά την έκδοση οικοδομικών αδειών, προκειμένου να αποκτήσουν δωρεάν θέση στάθμευσης σε ανάλογο συλλογικό χώρο δημόσιας χρήσης. Το κράτος είχε θεσμοθετήσει εδώ και 40 χρόνια, τη δυνατότητα εξαγοράς θέσεων στάθμευσης, για τις νεοαναγειρόμενες οικοδομές στις οποίες δεν ήταν δυνατόν να εξασφαλιστεί η κατασκευή των θεσμικά απαιτούμενων θέσεων. Οι θέσεις αυτές θα προέκυπταν από κρατικές κατασκευές μέσω απαλλοτριώσεων, που θα χρηματοδοτούνταν από τις αντίστοιχες εισφορές οι οποίες εισπράττονται.

Με τον Αναπτυξιακό Νόμο 3299/2004, όπως τροποποιήθηκε με τους ν. 3522/2006 και ν. 3752/2009, πριμοδοτήθηκε για πρώτη φορά, η κατασκευή κτιρίων στάθμευσης κάτω από κοινόχρηστους χώρους. Ο νόμος προβλέπει επιχορήγηση με δωρεάν παροχή από το Δημόσιο χρηματικού ποσού για την κάλυψη τμήματος για την ίδρυση ιδιωτικών, δημόσιας χρήσης, κλειστών σταθμών αυτοκινήτων, χωρητικότητας τουλάχιστον σαράντα (40) θέσεων, επιπλέον εκείνων που επιβάλλει ο Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός για την κάλυψη των μόνιμων αναγκών που προκύπτουν από χρήσεις κτιρίων, εφόσον γίνονται από επιχειρήσεις εκμετάλλευσης, υπέργειων, υπόγειων ή και πλωτών σταθμών αυτοκινήτων. Τα επενδυτικά σχέδια της υποπερίπτωσης αυτής δύνανται να πραγματοποιούνται και από ιδιώτες βάσει σχετικής σύμβασης εκτέλεσης έργου και παραχώρησης χρήσης με ΟΤΑ α' ή β' βαθμού.

Στην Αττική, δόθηκε η δυνατότητα, ώστε η κρατική επιχορήγηση να ανέλθει στο 20% του συνόλου της επένδυσης. Στις μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις, παρέχεται επιπλέον ποσοστό ενίσχυσης έως 20% (σύνολο 40%). Οι προβλέψεις του νόμου επέτρεψαν τη δημιουργία ενός lobby, ορισμένων ΟΤΑ και νεοσύστατων επί τούτου συνήθως, «μικρών ή πολύ μικρών επιχειρήσεων» όπως προβλέφθηκε από τη νομοθεσία, το οποίο διαμόρφωσε προτάσεις για τη μετατροπή πλατειών και ελεύθερων χώρων με παραχώρηση, σε ιδιωτικούς δημόσιας χρήσης, χώρους στάθμευσης και επιχορήγηση προς τις επιχειρήσεις της τάξης του 40% του κόστους του έργου. Ένα υπόλοιπο 30-40% εξασφαλίζεται με τραπεζικά δάνεια. Δόθηκε

επομένως η δυνατότητα σε επιχειρήσεις, να προτείνουν σε ΟΤΑ την παραχώρηση δωρεάν οικοπέδων – αντί της αγοράς ιδιωτικών οικοπέδων ή απαλλοτριώσεων – και την κατασκευή σταθμών στάθμευσης με εκκίνηση το 20% του συνολικού κεφαλαίου και εξασφαλισμένη επιδότηση του 40%. Αυτή η εξέλιξη, οδήγησε στο να προταθεί ο σχετικός μετασχηματισμός ενός μεγάλου αριθμού πλατειών της Αθήνας, καθώς αποτελούσαν τα μόνα οικόπεδα τα οποία διατίθεντο δωρεάν για μια τέτοια χρήση.

Οι υπόγειοι χώροι στάθμευσης των τελευταίων ετών κάτω από πλατείες, έχουν συγκεκριμένα τεχνικά χαρακτηριστικά, τα οποία κατά κύριο λόγο οφείλονται στο συγκεκριμένο οικονομοτεχνικό σύστημα παραχώρησης-επιδότησης-μελέτης-κατασκευής. Πρόκειται για ογκώδη υπόγεια κτίρια πολλών επιπέδων. Τα δώματά τους συγκροτούνται με φορείς οπλισμένου σκυροδέματος, οι οποίοι στο μεγαλύτερο ποσοστό τους, επικαλύπτονται με σκληρές επιφάνειες οπλισμένου σκυροδέματος, τσιμεντοπλακών ή τσιμεντοκυβόλιθων για λόγους ευκολίας της κατασκευής και καλής υγρομόνωσης. Σε κανέναν από τους πρόσφατα κατασκευασμένους χώρους στάθμευσης κάτω από πλατείες στην Αθήνα, δεν έχει υπάρξει αξιολογημένη αρχιτεκτονική διαμόρφωση. Οι εισοδοί-έξοδοι οχημάτων και πεζών διανοίγονται εντός των πλατειών σε όλες σχεδόν τις περιπτώσεις και όχι στους παράπλευρους δρόμους, προκαλώντας έτσι την απονέκρωση ενός μεγάλου τμήματος του πρώην κοινόχρηστου χώρου. Ο μηχανολογικός εξοπλισμός, οι ανελκυστήρες, τα κλιμακοστάσια, οι ράμπες εισόδου και εξόδου και πολλές φορές τα φυλάκια-θυρωρεία αλλά και μικρά σημεία ανάληψης χρημάτων ή άλλες κατασκευές υπερυψώνονται επάνω από το δώμα και καταλαμβάνουν επίσης μεγάλο ποσοστό της ελεύθερης επιφάνειας.

Στις περιπτώσεις των κατασκευασμένων κατά την τελευταία δεκαετία ιδιωτικών χώρων στάθμευσης κάτω από δημόσιους κοινόχρηστους χώρους το πράσινο καλύπτει μικρά έως μηδενικά ποσοστά, είναι κατά κανόνα χαμηλό (χλοοτάπητες, θάμνοι και εποχιακά καλλωπιστικά φυτά). Η φύτευση υψηλού πρασίνου όπως είναι τα υψηλόκορμα δένδρα (πεύκα, κυπαρίσσια, πλατάνια, ευκάλυπτοι, λεύκες κ.α.) τα οποία δημιουργούν μία κρίσιμη μάζα που συμβάλλει αποτελεσματικά στη βελτίωση του τοπικού μικροκλίματος, προσφέρουν καλές συνθήκες σκιασμού και δροσισμού, δεν είναι δυνατόν να γίνει στις κατασκευές με συμβατικές πλάκες οπλισμένου σκυροδέματος που καλύπτουν συνήθως τους υπόγειους αυτούς σταθμούς αυτοκινήτων. Τούτο συμβαίνει λόγω του μεγάλου ριζικού συστήματος των υψηλόκορμων δένδρων και του βάρους το οποίο αποκτούν μετά από λίγα χρόνια. Για να υπάρξει η δυνατότητα ανάλογων φυτεύσεων, πρέπει να προβλεφθούν μεγάλοι όγκοι και βάθους κιβωτιόσχημες κατασκευές με υψηλές προδιαγραφές υγρομόνωσης και αποστραγγίσεων, οι οποίες θα στηρίζουν τα δένδρα και θα τους επιτρέψουν να αναπτυχθούν εντός τους. Οι κατασκευές αυτές αναγκαστικά διασπούν την ενότητα των υπογείων χώρων στάθμευσης, μειώνουν τις εκμεταλλεύσιμες θέσεις και κατά συνέπεια ανεβάζουν το κόστος της κατασκευής.

3. ΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΣΤΟ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟ

Η πολιτική διάθεσης χώρου στην κυκλοφορία ιδιωτικών οχημάτων εφαρμόστηκε στην Αθήνα σε μεγάλη κλίμακα την τελευταία δεκαετία. Οι κατασκευές των περιφερειακών λεωφόρων ταχείας κυκλοφορίας και η κατασκευή των υπόγειων χώρων στάθμευσης κάτω από δημόσιους ελεύθερους χώρους υπήρξαν τα δύο σημαντικά μέτρα προώθησης αυτής της πολιτικής για την κυκλοφορία. Το αποτέλεσμα υπήρξε απογοητευτικό.

Σε σχέση με το κυκλοφοριακό πρόβλημα, τα πρόσφατα στατιστικά μεγέθη αποδεικνύουν το αδιέξοδο το οποίο προκύπτει από τη δημιουργία κινήτρων για τα ΙΧ. Παρά τα έργα ανακούφισης της κυκλοφορίας και εξοικονόμησης θέσεων στάθμευσης, η μέση ταχύτητα των αυτοκινήτων μειώνεται κατά 5% έως 8% κατ' έτος, παρότι

κατασκευάζονται συνεχώς νέοι δρόμοι. Οι κινήσεις αυτές γίνονται με μέση ταχύτητα 14-15 χλμ/ώρα, ενώ σε συγκεκριμένους άξονες η ταχύτητα κατά τις ώρες αιχμής φτάνει και στα 5 χλμ/ώρα (Λ. Αλεξάνδρας). Για την προσεχή πενταετία αναμένεται αφενός μείωση της μέσης ωριαίας ταχύτητας κατά 5 χλμ στους μεγάλους οδικούς άξονες, αφετέρου διεύρυνση των ωρών αιχμής κατά 2 ώρες σε καθημερινή βάση (από 6 σε 8).

Ο ετήσιος αριθμός αύξησης του στόλου των ΙΧ είναι 6,5% ενώ ο πληθυσμός αυξάνει μόνο κατά 0,48% ετησίως. Η αύξηση κατά την περασμένη 15ετία ανέρχεται σε 130%, και σε 4πλασιασμό από το 1976. Ειδικά στο Λεκανοπέδιο κατ' έτος εισέρχονται στην κυκλοφορία περίπου 150.000 νέα ΙΧ έναντι λιγότερων από 50.000 αποσυρομένων, με αποτέλεσμα να κυκλοφορούν περισσότερα από 2.000.000 ΙΧ μόνο στο Λεκανοπέδιο. Οι νέοι αυτοκινητόδρομοι (όπως η Λεωφόρος Κηφισού και η Αττική Οδός), αγγίζουν φέτος επίπεδα κορεσμού 95% ενώ αναμένεται να φθάσουν στο 98% μέχρι το 2013, δηλαδή σε διάστημα μικρότερο των 10 ετών από την κατασκευή τους.

4. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΖΩΓΡΑΦΟΥ

Ο Δήμος Ζωγράφου προγραμμάτισε από το 1999 τη δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης. Οι χώροι προσδιορίστηκαν βάσει του Προεδρικού Διατάγματος 10.9.2001 (ΦΕΚ Δ' 788/ 27.9.2001) Προηγήθηκαν οι υπ'αρ. 287/1999 και 79/2001 γνωμοδοτήσεις του Δημοτικού Συμβουλίου Ζωγράφου και η έγκριση της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων με την υπ'αρ. 12333/17.3.2000 απόφαση Νομάρχη Αθηνών.

Οι υπόγειοι σταθμοί χωροθετούνται σε έξι πλατείες της πόλης και συγκεκριμένα:

- 1. Πλατεία Μερκάτη**
- 2. Πλατεία Θεσσαλίας**
- 3. Πλατεία Δημαρχείου (Σωτ. Ζωγράφου)**
- 4. Πλατεία Αγίου Γερασίμου**
- 5. Πλατεία Νεκροταφείου**
- 6. Πλατεία Ελευθερίας**

Με την κατασκευή αυτών των υπόγειων χώρων στάθμευσης, αλλάζουν μορφή και χρήση έξι σημαντικοί ελεύθεροι χώροι του δήμου. Οι ελεύθεροι πράσινοι χώροι και χώροι πλατειών είναι συνολικά, περίπου 30 εντός του οικιστικού ιστού της πόλης. Οι ουσιαστικά πράσινοι χώροι περιορίζονται στην πλατεία Αγίου Θωμά, στην τριγωνική πράσινη πλατεία μεταξύ των οδών Μιχαλακοπούλου και Νυμφαίου, στον περιβάλλοντα χώρο της Βίλλας Ζωγράφου, στο ασύλιο της λεωφόρου Γρ.Αυξεντίου και Σεβαστείας και στο γραμμικό πάρκο υψηλού πρασίνου της οδού Ουλωφ Πάλμε. Απομένουν ακόμη ελάχιστα μικρά αδόμητα υπολείμματα πρασίνου διάσπαρτα μεταξύ των πυκνοδομημένων με πολυκατοικίες οικοδομικών τετραγώνων.

Δείγμα αυτών των αλλαγών, που προκαλούνται φαίνεται ήδη στη διαμορφωμένη πλατεία στο δώμα του χώρου στάθμευσης της πλατείας-χώρου στάθμευσης στο Νοσοκομείο Παιδών και στο διαμορφωμένο με χλοοτάπητα υπερυψωμένο δώμα του κτιρίου της πλατείας Νεκροταφείου.

Οι χωροθετήσεις αλλάζουν τα πολεοδομικά δεδομένα. Για τη συγκεκριμένη επιλογή δεν εξετάστηκε, όπως προκύπτει από τις υπάρχουσες μελέτες, η απώλεια του υπάρχοντος πρασίνου, όπως θα προκύψει από την αλλαγή χρήσης των

πλατειών, η απώλεια των επιφανειών των ελεύθερων χώρων, τα εναπομείναντα μεγέθη και αν αυτά επαρκούν για τις ανάγκες των κατοίκων του Δήμου Ζωγράφου.

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Ζωγράφου (ΦΕΚ Δ' 63/6.2.1989 και ΦΕΚ Δ' 1222/23.11.1994) προσδιορίζει τη συνολική ανάγκη της πόλης σε τοπικές πλατείες, πάρκα και παιδικές χαρές στα 315 στρέμματα, ενώ υπολογίζεται ότι η απαραίτητη έκταση έχει ανέλθει πλέον στα 390 στρέμματα λόγω της αύξησης του πληθυσμού. Όμως **ο Δήμος Ζωγράφου διαθέτει μόνο 97 στρέμματα τέτοιων χώρων, τα οποία καλύπτουν το 24% της προβλεπόμενης από τις εθνικές προδιαγραφές έκτασης.**

Για τη χωροθέτηση ελήφθησαν υπ' όψη τα κυκλοφοριακά μεγέθη του έτους 2000. Η **Μελέτη Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων** η οποία συντάχθηκε τον Μάιο 2001 δεν έχει ληφθεί υπ' όψη για τη σύνταξη του διατάγματος αλλαγής χρήσεων γης στις πλατείες και κατασκευής των σταθμών. Σημειώνεται παράλληλα, ότι η **Νέα Κυκλοφοριακή Μελέτη για την Πόλη του Ζωγράφου**, η οποία συντάχθηκε τον Μάιο 2002 για λογαριασμό της Δημοτικής Επιχείρησης Δήμου Ζωγράφου, **δεν περιλαμβάνει κυκλοφοριακές μετρήσεις.** Έχει ενδιαφέρον η ιδιαίτερη αναφορά του μελετητή του Δήμου Ζωγράφου, στην προβλεπόμενη κατασκευή χώρων στάθμευσης κάτω από τις πλατείες, η οποία είχε νομοθετηθεί το προηγούμενο έτος (2001). Αναφέρει η μελέτη στο κεφάλαιο «Μελλοντικές ανάγκες στάθμευσης και πρόβλεψη της κυκλοφοριακής κατάστασης του μέλλοντος στην πόλη μας»:

«...Επομένως όσα γκαράζ και αν κατασκευασθούν (ακόμη και πέραν των προβλεπομένων 2,5 χιλιάδων θέσεων η λειτουργία τους απλώς μετριάξει το έμφραγμα ή θα μεταθέτει την έλευση του στο μέλλον...»

Από τότε τα μεγέθη, με την παρέλευση μίας δεκαετίας έχουν αλλάξει δραματικά επιδεινώνοντας την κατάσταση:

1. Ως προς τον αριθμό των κυκλοφορούντων ΙΧ αυτοκινήτων τα οποία έχουν σχεδόν διπλασιαστεί.
2. Ως προς την εναλλακτική δυνατότητα κυκλοφορίας με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και Μέσα Σταθερής Τροχιάς – όπως και ως προς τους σχεδιασμούς των επεκτάσεων τους. Τα ΜΣΤ καλύπτουν σήμερα, σε επίπεδο Λεκανοπεδίου περισσότερες από 1.000.000 μετακινήσεις ημερησίως, ενώ το 2001 ο αριθμός αυτός ήταν 4 φορές μικρότερος. Συνολικά δε, αυξάνεται αισθητά ο αριθμός των μετακινήσεων που διενεργούνται με ΜΜΜ, από 35% το 2004, σήμερα ανέρχεται στο 41%.
3. Ως προς τις νέες πολεοδομικές και περιβαλλοντικές προτεραιότητες σε σχέση με την προστασία - αναβάθμιση του πρασίνου στο Λεκανοπέδιο.

Το πρόβλημα που αντιμετωπίζει ο Δήμος Ζωγράφου, συναντάται ακόμη στην κεντρική Αθήνα (Εξάρχεια, Κυψέλη), στο Γαλάτσι, στον Πειραιά κ.α. Στις κεντρικές περιοχές της πόλης, επιλέγεται να καταστραφούν ιστορικές και λειτουργικές πλατείες, για να στεγαστούν 2-3.000 οχήματα ανά περιοχή, τη ίδια στιγμή που κάθε πρωί, αναζητούν στάθμευση εκεί 50.000-100.000 οχήματα. Πρόσφατα, στον κεντρικό Πειραιά, όπου το κυκλοφοριακό πρόβλημα είναι οξύτερο λόγω της λειτουργίας του

λιμένα, το πρόγραμμα κατασκευής πέντε υπόγειων χώρων στάθμευσης σε ισάριθμες πλατείες εγκαταλείφθηκε από τον Δήμο μετά τις σοβαρές αντιδράσεις των κατοίκων. Το ίδιο συνέβη στις δύο γνωστές περιπτώσεις (2009) στην Κυψέλη και στα Εξάρχεια.

Ο Δήμος Ζωγράφου, με επίσημο πληθυσμό 81.000 κατοίκων (ΕΣΥΕ 2001), δυναμικό 4.500 κτιρίων εκ των οποίων το 65% πολυώροφα, εκτιμάται με βάση τον δείκτη ιδιοκτησίας ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων (Eurostat 2006) ότι συγκεντρώνει ένα στόλο τουλάχιστον 33.000 οχημάτων κατοίκων με 9 κατά μέσο όρο διαδρομές την εβδομάδα ανά κάτοικο.

Από το σύνολο των μετακινήσεων αυτών των κατοίκων αλλά και των εργαζομένων στην περιοχή, το 50% περίπου γίνονται με ΙΧ αυτοκίνητα (με μέση πληρότητα 1,4 ατόμων ανά όχημα) και ένα 10% γίνονται με ταξί.

Βάσει αυτών των μεγεθών, τα κατ' έτος προστιθέμενα ΙΧ οχήματα των κατοίκων του Δήμου Ζωγράφου ανέρχονται περίπου στα 2.000-2.500. Σε αυτά δε πρέπει να προστεθεί και η ετήσια αύξηση των διερχομένων, των εργαζομένων, των σπουδαστών των δύο πανεπιστημιούπολεων, και των επισκεπτών των νοσοκομείων. Πρόκειται για έναν πολύ μεγάλο αριθμό, σε σχέση με τα μεγέθη του Δήμου, ο οποίος δεν έχει καταγραφεί.

Με βάση τα παραπάνω οι προγραμματισμένοι να κατασκευαστούν έξι υπόγειοι χώροι στάθμευσης θα απορροφήσουν λιγότερα αυτοκίνητα από όσα θα προστεθούν στην κυκλοφορία του Δήμου Ζωγράφου, τους επόμενους 24 μήνες. Δηλαδή σε 1 ή το αργότερο 2 έτη, η κατάσταση θα βρίσκεται ακριβώς στο ίδιο σημείο όπου βρισκόταν προ της κατασκευής των γκαράζ.

Στο ίδιο συμπέρασμα καταλήγει και η κυκλοφοριακή μελέτη η οποία εκπονήθηκε από τον Δήμο Ζωγράφου το 2002.

5. Η ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΣΤΙΣ ΕΞΙ ΠΛΑΤΕΙΕΣ

Οι έξι πλατείες στις οποίες προβλέπεται να κατασκευαστούν υπόγεια κτίρια στάθμευσης, διαθέτουν σήμερα πράσινο σε ποσοστό φυτοκάλυψης το οποίο κυμαίνεται από 30% έως 100% και υψηλά δένδρα ύψους έως και 30 μέτρων και ηλικίας έως και 50 ετών. Εξαιρέση αποτελεί η πλατεία Νεκροταφείου, η οποία στην πραγματικότητα είναι ελεύθερος χώρος που έχει αποδοθεί σχεδόν εξ' ολοκλήρου στην κυκλοφορία οχημάτων και είναι ασφαλτοστρωμένος.

Η φυτοκάλυψη στις πλατείες είναι:

1. **Πλατεία Μερκάτη.** Φυτοκάλυψη περισσότερο από 50% με υψηλά δένδρα.
2. **Πλατεία Θεσσαλίας.** Φυτοκάλυψη περίπου 40% με υψηλά δένδρα.
3. **Πλατεία Δημαρχείου-Σωτ. Ζωγράφου.** Φυτοκάλυψη περίπου 30% με υψηλά και χαμηλά δένδρα.
4. **Πλατεία Αγίου Γερασίμου.** Φυτοκάλυψη περίπου 40% με υψηλά και χαμηλά δένδρα.
5. **Πλατεία Νεκροταφείου.** Καθόλου φυτοκάλυψη.
6. **Πλατεία Ελευθερίας.** Νησίδα με υψηλό πράσινο, φυτοκάλυψη 100%.

Ενδεικτικά σημειώνονται πιο κάτω, ορισμένα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά σημεία της μελέτης η οποία αφορά την πλατεία Μερκάτη, από την παρατήρηση των οποίων διαπιστώνεται η αντιμετώπιση του ζητήματος του πρασίνου και των φυτεύσεων.

Σύμφωνα με τα σχέδια της μελέτης για την κατασκευή του υπογείου χώρου στάθμευσης, η οποία συντάχθηκε τον Ιούνιο 2009, στην πλατεία θα κατασκευαστεί πεντάοροφο υπόγειο κτίριο στάθμευσης σε επιφάνεια κοινόχρηστου χώρου 2.065 τετραγωνικών μέτρων. Για την κατασκευή των νέων εγκαταστάσεων η πλατεία θα καλυφθεί από πλάκα οπλισμένου σκυροδέματος μέσου πάχους 20 εκ.

Στο τοπογραφικό σχέδιο της μελέτης δεν απεικονίζεται κανένα δένδρο επί της νέας πλατείας, πέραν των περιμετρικών των πεζοδρομίων. Απεικονίζεται μόνο μία γραμμική περιορισμένου μήκους φύτευση με θάμνους. Όλη η πλατεία καλύπτεται από σκληρό δάπεδο. Στο κυρίως σχέδιο αρχιτεκτονικής διαμόρφωσης της πλατείας, τα τεχνικά στοιχεία είναι ακριβώς τα ίδια με εκείνα του προηγούμενου σχεδίου, αλλά με τη διαφορά ότι έχουν προστεθεί ενδείξεις δένδρων οι οποίες δεν αντιστοιχούν σε ανάλογο υπόστρωμα ή διαμόρφωση χώματος, παρτεριών, κλπ. Στα σχέδια εγκάρσιας και διαμήκου τομής δεν απεικονίζονται δένδρα. Σε μία ζώνη της τομής, απεικονίζεται στρώση κηπευτικού χώματος σε μία περιοχή της πλατείας, πάχους 40 εκ. επί της πλάκας οπλισμένου σκυροδέματος πάχους 20 εκ. Σε αυτή τη χωμάτινη ζώνη, λόγω του μικρού πάχους της όπως και του πάχους της πλάκας, μπορούν να φυτευτούν μόνο θάμνοι και χλοοτάπητας ή πολύ μικρά δένδρα τα οποία θα έχουν μικρό χρόνο ζωής ή δεν θα αναπτυχθούν λόγω του ρηχού ριζικού συστήματος.

Η ασαφής ένδειξη των φυτεύσεων στα σχέδια του διαγωνισμού όπως και οι αναντιστοιχίες με τα στοιχεία του τεύχους τεχνικών προδιαγραφών, για την κατασκευή, δίνει τη δυνατότητα στον ανάδοχο να αποφύγει ή να περιορίσει στο ελάχιστο τη φύτευση. Ούτως ή άλλως η συγκεκριμένη κατασκευή όπως απεικονίζεται στα σχέδια της μελέτης δεν επιτρέπει φυτεύσεις υψηλών δένδρων.

Η συγκεκριμένη πλατεία διαθέτει σήμερα, σύμφωνα με την από 9.7.2009, έκθεση φυτοτεχνικής αυτοψίας, 131 δένδρα ύψους από 2 έως 20 μέτρα πέραν των θαμνοειδών φυτών. Εξ' αυτών τα 18 της Α' κατηγορίας (πεύκα, , ευκάλυπτοι, κ.α.) με ύψη 10-30 μ., που λόγω της μεγάλης κώμης τους συγκροτούν το 55% του πρασίνου, θα καταστραφούν ολοσχερώς. Τα υπόλοιπα αναμένεται να υποστούν σοβαρές ζημιές που θα τα οδηγήσουν σε ξήρανση ή και καταστροφή κατά τη διάρκεια των έργων. Τα δένδρα αυτά δεν είναι δυνατόν να ξαναυπάρξουν με αυτό το ύψος και κώμη επί του τεχνικού έργου με τις υπάρχουσες προδιαγραφές.

Η περίπτωση της πλατείας Μερκάτη είναι ενδεικτική. Ακολουθείται, η συνήθης πρακτική κατασκευής ανάλογων κατασκευών στην Αθήνα κατά το τελευταίο διάστημα, όπου το πράσινο αποτελεί ένα διακοσμητικό πρόσθετο στοιχείο της εγκατάστασης, στην καλύτερη περίπτωση, συνήθως δε απουσιάζει ενώ το προϋπάρχον, στην παρούσα περίπτωση, πλούσιο πράσινο καταστρέφεται χωρίς να αντικαθίσταται.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συνοψίζοντας διαπιστώνουμε ότι:

- ✓ Με την κατασκευή των υπογείων κτιρίων στάθμευσης προκαλείται απώλεια μεγάλης έκτασης χώρων πρασίνου στον Δήμο Ζωγράφου, παρότι συνολικά οι υπάρχοντες χώροι πρασίνου καλύπτουν μόλις το 24% των αναγκών της πόλης.
- ✓ Το υψηλό, πλούσιο και υγιές πράσινο των πλατειών, δεν μπορεί να αντικατασταθεί με δεδομένα τα τεχνικά χαρακτηριστικά των εγκαταστάσεων.
- ✓ Η διασπορά των χώρων στάθμευσης, εντός των ζωνών κατοικίας, χωρίς παράλληλες αστικές αναπλάσεις, εκτεταμένες πεζοδρομήσεις και φυτεύσεις,

θα επιδεινώσουν αντί να βελτιώσουν την κατάσταση του αστικού περιβάλλοντος.

- ✓ Οι χωροθετήσεις των σταθμών αυτών και τα μεγέθη τους έγιναν με βάση τα κυκλοφοριακά στοιχεία του 2000-2001, τα οποία δεν αντιστοιχούν στις σημερινές συνθήκες.
- ✓ Σε περίπτωση που κατασκευαστεί το σύνολο των προβλεπομένων θέσεων υπόγειας στάθμευσης, αυτές αναμένεται να απορροφήσουν έναν αριθμό ίσο περίπου με την ετήσια αύξηση των ΙΧ αυτοκινήτων στον Δήμο Ζωγράφου.

Συμπερασματικά έχει δρομολογηθεί ένα έργο μεγάλης κλίμακας το οποίο εκτιμούμε ότι δεν πρόκειται να επιλύσει το κυκλοφοριακό πρόβλημα, αντίθετα πρόκειται να προκαλέσει μία ευρεία υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, τόσο στις γειτονιές στις οποίες θα εκτελεστεί όσο και συνολικά στον Δήμο Ζωγράφου.

Αθήνα, 3 Μαρτίου 2010

Για τι Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ

Νίκος Μπελαβίλας

Επίκουρος Καθηγητής Πολεοδομίας ΕΜΠ

Μαρία Καλαντζοπούλου

Πολεοδόμος-Συγκοινωνιολόγος, Υπ.Δρ ΕΜΠ