

## Κυριότερες διαφορές μεταξύ γαλλικών Σχεδίων Αστικών Μετακινήσεων (Plans de Déplacements Urbains - P.D.U.) και ελληνικών μελετών αστικής κυκλοφορίας

Αρκετές μα κυρίως ουσιαστικές είναι οι διαφορές μεταξύ των μελετών αστικού συγκοινωνιακού σχεδιασμού που εκπονούνται στη Γαλλία και την Ελλάδα. Η λογική της βιώσιμης κινητικότητας που υπηρετούν τα P.D.U., καθώς και η συγκεκριμένη μεθοδολογία εκπόνησής τους, τα έχει καταστήσει ιδιαίτερα σημαντικά στην ευρωπαϊκή πραγματικότητα.

Οι κυριότερες διαφορές μεταξύ ελληνικών και γαλλικών κυκλοφοριακών μελετών, τόσο σε επίπεδο **φιλοσοφίας και αρχών**, όσο και σε επίπεδο **εκπόνησης** των ίδιων των μελετών, συνοψίζονται στον παρακάτω πίνακα.

P.D.U.	Ελληνικές μελέτες αστικής κυκλοφορίας
<b>Συνιστώσες συστήματος αστικών μετακινήσεων</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>έννοια της μετακίνησης,</li><li>ολοκληρωμένη εξέταση όλων των συνιστωσών του συστήματος των αστικών μετακινήσεων</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>έννοια της κυκλοφορίας,</li><li>εστίαση στην κυκλοφορία και τη στάθμευση οχημάτων, πολλές φορές ως αυτόνομων λειτουργιών, με ιδιαίτερη έμφαση στα Ι.Χ. οχήματα</li></ul>
<b>Χρήστες συστήματος αστικών μετακινήσεων</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>εξέταση όλων των χρηστών με προτεραιότητα στους πλέον ευάλωτους</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>πέραν των οδηγών μηχανοκίνητων μέσων, τα τελευταία χρόνια αρχίζει να υπάρχει στροφή προς την εξέταση των πεζών και των Α.Μ.Ε.Α.</li></ul>
<b>Γεωγραφικό πλαίσιο</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>πεδίο εφαρμογής: περιοχή των καθημερινών μετακινήσεων, συνήθως Πολεοδομικό Συγκρότημα. Νομοθετική υποχρέωση εκπόνησης P.D.U. σε αστική συγκέντρωση &gt; 100.000 κατοίκων.</li><li>περιοχή μελέτης: ίδια ή ακόμη μεγαλύτερη του πεδίου εφαρμογής.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>πεδίο εφαρμογής: η πόλη με τα στενά της όρια ή συχνότερα το κέντρο της μεμονωμένα (οι Γ.Μ.Μ.Κ. εξετάζουν ορισμένες φορές αστικές δομές πέραν της μιας πόλης). Δεν υπάρχει κανενός είδους δέσμευση εκπόνησής τους.</li><li>περιοχή μελέτης: ίδια ή σπανίως μεγαλύτερου εύρους από το πεδίο εφαρμογής</li></ul>

<b>Προδιαγραφές</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• συγκεκριμένη μεθοδολογία εκπόνησης</li> <li>• ύπαρξη προδιαγραφών για όλα τα στάδια εκπόνησης του έργου.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ανυπαρξία κοινών και ενιαίων προδιαγραφών. Οι φορείς ανάθεσης των μελετών ή ακόμα και οι ίδιοι οι μελετητές συντάσσουν τις προδιαγραφές.</li> </ul>
<b>Χρονικός ορίζοντας</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• μεσοπρόθεσμος (περίπου 10 χρόνια), ωστόσο ο προγραμματισμός εφαρμογής κλιμακώνεται, καθώς η υλοποίηση των σχεδίων εκκινεί με μέτρα άμεσης εφαρμογής και ολοκληρώνεται σταδιακά.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Γ.Μ.Μ.Κ.: Μακροπρόθεσμος (10 - 20 χρόνια)</li> <li>• Βραχυπρόθεσμες μελέτες: έως 5 χρόνια</li> </ul>
<b>Διαδημοτικότητα</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• συνθήκη εκ των ων ουκ άνευ για την εκπόνηση των Ρ.Δ.Υ.</li> <li>• γίνεται πράξη μέσω του εκτενούς πεδίου μελέτης και εφαρμογής ΡDU, που καθιστά απαραίτητη προϋπόθεση τη συνεργασία μεταξύ δήμων, δημοτικών αρχών και υπηρεσιών</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• δεν επιβάλλεται, λόγω του περιορισμένου γεωγραφικού πλαισίου. Γενικότερα, δεν υφίσταται καν ή σπανίζει η συνεργασία μεταξύ Δήμων είτε όμορων είτε όχι.</li> </ul>
<b>Διατροπικότητα</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• προώθηση συνδυασμένης χρήσης των μέσων μεταφοράς, θέτοντας στην καρδιά του ζητήματος τα ήπια μέσα μετακίνησης (πόδια, ποδήλατο, Μ.Μ.Μ.)</li> <li>• έννοια κυρίαρχη σε όλα τα στάδια των σχεδίων, από τους στόχους έως τα προτεινόμενα μέτρα</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• έννοια πρακτικά αγνοούμενη. Οι ελληνικές μελέτες παραμένουν στην πολιτική ανταγωνισμού μεταξύ Ι.Χ. και Δ.Σ., που δεν έχει αντικατασταθεί από αναζήτηση συμπληρωματικότητας μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς</li> <li>• πρόσφατη τάση: δημιουργία χώρων στάθμευσης τύπου P+R ή/και P+W κυρίως στα 2 μεγάλα πολεοδομικά συγκροτήματα, Αθήνα (μετρό Αθήνας) και Θεσσαλονίκη (περιμετρικά του υπερκέντρου της Θεσσαλονίκης)</li> </ul>
<b>Διεπιστημονικότητα</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• έννοια διασφαλισμένη κατ' αρχήν</li> <li>• συνεργασία κυρίως μεταξύ ειδικών του συγκοινωνιακού σχεδιασμού, αρχιτεκτόνων και πολεοδόμων</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• δεν υφίσταται. Σπάνια, αν όχι μηδενική η συμβολή πολεοδόμων ή άλλων συναφών ειδικοτήτων στην εκπόνηση συγκοινωνιακών μελετών.</li> </ul>

<b>Συνάφεια με άλλα σχέδια</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• αυστηρή νομοθετική επιταγή η συνάφεια και συμβατότητά τους με τα πολεοδομικά σχέδια SCoT (αντίστοιχο των ελληνικών Ρυθμιστικών Σχεδίων) και PLU (τοπικό σχέδιο πολεοδομίας)</li><li>• άμεσος συσχετισμός μεταξύ πολεοδομίας και μεταφορών, καθώς αποτελούν τις δύο όψεις του ίδιου νομίσματος</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• έλλειψη συντονισμένου πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Κατά κανόνα οι κυκλοφοριακές μελέτες βασίζονται σε προαποφασισμένα και τις περισσότερες φορές μη εγκεκριμένα Ρυθμιστικά Σχέδια.</li><li>• η σχέση πολεοδομίας – μεταφορών, συνήθως αρκείται στην επισήμανση χρήσεων γης της περιοχής μελέτης, που λειτουργούν ως πόλοι παραγωγής και έλξης μετακινήσεων.</li></ul>
<b>Ασφάλεια μετακινήσεων</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• σφαιρική εξέταση: οδική και “κοινωνική” ασφάλεια, με όρους αντικειμενικότητας και υποκειμενικότητας (αίσθημα ανασφάλειας)</li><li>• προσέγγιση πρόληψης του προβλήματος</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• περιορισμός στα στενά πλαίσια εξέτασης των οδικών ατυχημάτων, και την εύρεση “μελανών θέσεων”.</li><li>• λογική της θεραπείας και όχι της πρόληψης του προβλήματος.</li></ul>
<b>Μεταφορά – παράδοση εμπορευμάτων στην πόλη</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• αντικείμενο οργανικής ένταξης στο σύνολο των αστικών λειτουργιών.</li><li>• συστατικό στοιχείο των P.D.U.</li><li>• προσπάθεια ελαχιστοποίησης προβλημάτων που προκαλούνται από τις εμπορευματικές ροές, με ταυτόχρονη βελτίωση της μετακίνησης και διανομής των εμπορευμάτων.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• στην καλύτερη περίπτωση, αντικείμενο μεμονωμένων ρυθμίσεων και μέτρων, με όρους θέσεων και ωραρίων φορτοεκφόρτωσης</li></ul>
<b>Συνεργασία - συντονισμός</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• οριζόντια και κατακόρυφη συνεργασία σε όλα τα επίπεδα εξουσίας</li><li>• συντονισμός δράσεων μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• σπανίως επιτυγχάνεται συνεργασία είτε μεταξύ εμπλεκόμενων φορέων, είτε μεταξύ διαφορετικών κυβερνητικών επιπέδων</li></ul>

<b>Διαβούλευση – συμμετοχή πολιτών</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• στοιχεία-κλειδιά των PDU.</li> <li>• υπάρχει πληροφόρηση - συμμετοχή - διαβούλευση ενδιαφερομένων πολιτών και διαφόρων κοινωνικών και επαγγελματικών αρμόδιων οργανώσεων, σε όλα σχεδόν τα στάδια εκπόνησης του σχεδίου.</li> <li>• αποτελεί sine qua non συνθήκη προσυπογραφής και εν τέλει οικειοποίησης του σχεδίου από το κοινωνικό σύνολο και συνεπώς παράγοντα επιτυχίας του σχεδίου</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• δεν υπάρχει γενικότερα εμπειρία από πραγματικές συμμετοχικές διαδικασίες. Οι αποφάσεις λαμβάνονται ερήμην των πολιτών, οι οποίοι συνήθως τις πληροφορούνται μετά τη λήψη τους.</li> <li>• βέβαια, ούτε οι πολίτες από την πλευρά τους είναι ενεργοί, ώστε να διεκδικούν τη συμμετοχή τους στη χάραξη πολιτικών και στη λήψη των αποφάσεων.</li> </ul>
<b>Παρακολούθηση – αξιολόγηση</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• επαναληπτική διαδικασία: εφαρμογή σε εναλλακτικά σενάρια (ex ante) και στο τελικό σχέδιο (ex ante και ex post). Ιδιαίτερα σημαντικό το σύστημα παρακολούθησης και διαρκούς αξιολόγησης των αποτελεσμάτων του υλοποιηθέντος σχεδίου.</li> <li>• επίσης, μετά την πάροδο 5 ετών, το σχέδιο πρέπει να αξιολογείται και να αναθεωρείται, αν κριθεί απαραίτητο.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• εφαρμογή σε εναλλακτικά σενάρια (ex ante) και στο τελικό σχέδιο (μόνον ex ante). Δεν πραγματοποιείται ex post αξιολόγηση, δεν υφίσταται παρακολούθηση του υλοποιηθέντος σχεδίου.</li> </ul>
<b>Προτεινόμενα μέτρα</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• καθορισμός στρατηγικής, προσανατολισμών και εν συνεχεία πρόταση συνδυασμένων και συντονισμένων μέτρων και παρεμβάσεων.</li> <li>• η συνάφεια στόχων και μέτρων “χτίζεται” καθ’ όλη τη διάρκεια της διαδικασίας.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• η σειρά καθορισμού στρατηγικής, στοχοθεσίας και εν συνεχεία της πρότασης μέτρων δεν τηρείται πάντοτε, διότι σπανίζει η ύπαρξη ενιαίας στρατηγικής. Συνηθέστερα συναντάται η πρόταση και εφαρμογή μεμονωμένων μέτρων, για την αντιμετώπιση κάποιων διαπιστωμένων δυσλειτουργιών.</li> </ul>
<b>Οικονομικοί πόροι</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• σύνθεση προϋπολογισμού μέσω δημοτικών και διαδημοτικών πόρων (π.χ. versement transport).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• δημοτικός προϋπολογισμός που ενσωματώνει συμβατικούς πόρους προερχομένους από την κεντρική διοίκηση.</li> </ul>