

Υφιστάμενη ελληνική κατάσταση – Ισχύουσες ελληνικές πρακτικές αστικού συγκοινωνιακού σχεδιασμού

Στην ελληνική πραγματικότητα, τόσο στον τομέα των μεταφορών, όσο και σε άλλους επιστημονικούς τομείς, σπανίζουν οι ολοκληρωμένες πολιτικές, στρατηγικού χαρακτήρα, ενώ εκπονούνται πολύ συχνότερα βραχυπρόθεσμες μελέτες μεμονωμένων έργων. Αποτέλεσμα αυτού είναι συνήθως η εξέταση υποσυνόλου των θεμάτων που θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί σε μια ολοκληρωμένη πολιτική και μάλιστα σε επίπεδο μελέτης εφαρμογής και όχι αρχών και σφαιρικής λογικής.

Στη χώρα μας, η μέχρι σήμερα συνήθης πρακτική του αστικού συγκοινωνιακού σχεδιασμού, βασίζεται στη λογική της εξυπηρέτησης των κυκλοφοριακών ροών, σύμφωνα με τα προτάγματα της θεωρίας της λειτουργικότητας – fonctionalisme. Οδηγεί, δηλαδή, στην αυτόνομη και κατά προτεραιότητα, θεώρηση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και στάθμευσης, χωρίς να συνεκτιμά αναλόγως τα λοιπά και τουλάχιστον εξίσου σημαντικά στοιχεία ενός ενιαίου συστήματος αστικών μετακινήσεων. Με βάση αυτή τη λογική προδιεγράφησαν οι “Γενικές Μελέτες Μεταφορών και Κυκλοφορίας” (Γ.Μ.Μ.Κ.) και οι “Μελέτες βραχυχρόνιων ρυθμίσεων για την οργάνωση της κυκλοφορίας και στάθμευσης”, όπως συνήθως ονομάζονται, που εκπονήθηκαν στις ελληνικές πόλεις κατά τα είκοσι περίπου τελευταία χρόνια.

Η πλειονότητα, λοιπόν, των μελετών αστικού συγκοινωνιακού σχεδιασμού, απέχει από τα πρότυπα των Σχεδίων Αστικών Μετακινήσεων, καθώς δεν θεμελιώνονται στη συστημική λογική των αρχών της διαδημοτικότητας, της διεπιστημονικότητας, της διατροπικότητας και της διαβούλευσης, δεν υπόκεινται σε κοινώς αποδεκτές προδιαγραφές, ούτε επιβάλλονται νομοθετικώς.

Τα τελευταία, όμως, χρόνια υπάρχουν παραδείγματα μελετών -περιορισμένα βεβαίως- όπως η Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας της Θεσσαλονίκης και η Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό της Αθήνας, που επιχειρούν να ξεφύγουν από την απαρχαιωμένη αντίληψη εκπόνησης μελετών, κινούμενα έστω δειλά προς την έννοια της βιώσιμης κινητικότητας.