

Όμιλος Καλοφωλιά - Εφημερίδα Εξπρές
“Σύγχρονες Μεταφορές και Επικοινωνίες Κερδίζοντας τη μάχη της ανάπτυξης”
Πάτρα, 15 Νοεμβρίου 2003



Γιώργος Γιαννής, Λέκτορας
Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής,
Σχολή Πολιτικών Μηχανικών ΕΜΠ

Στόχος

Προσδιορισμός της Επιρροής
των Μεγάλων Έργων Συγκοινωνιακής Υποδομής
στην Εξυπηρέτηση των Πολιτών και
στην Ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας

Μεθοδολογία

- Θεμελιώδεις Συγκοινωνιακές Αρχές
 - Διεθνής και Ελληνική Εμπειρία
 - Μύθοι και Πραγματικότητες
 - Συμπεράσματα και Προτάσεις

Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου και Περιμετρική της Πάτρας

Η Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου και η Περιμετρική της Πάτρας είναι αποτέλεσμα πολυετών προσπάθειών και αποτελούν δύο από τα σημαντικότερα συγκοινωνιακά έργα της Δυτικής Ελλάδας κατά την τελευταία 30ετία.

Τα δύο αυτά έργα αφορούν σε σημαντικές επενδύσεις, αναμένεται να βελτιώσουν σημαντικά επιμέρους χρονίζοντα προβλήματα συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης και έχουν τη δυνατότητα να υποστηρίξουν την ανάπτυξη στην ευρύτερη περιοχή της Πάτρας.

1^{ος} Μύθος

Η Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου θα οδηγήσει στη διεύρυνση της Μητροπολιτικής Περιοχής Πάτρας με τη γρήγορη σύνδεση με τις περιοχές της Νότιας Αιτωλοακαρνανίας (Αντίρριο, Ναύπακτος).

1^η Πραγματικότητα

Οι μετακινήσεις από και προς την Αιτωλοακαρνανία θα αυξηθούν σημαντικά μόνο εάν η τιμολογιακή πολιτική των διοδίων θα διευκολύνει τους συχνούς (καθημερινούς) χρήστες της Γέφυρας.

2^{ος} Μύθος

Η Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου θα οδηγήσει στην αξιοπρεπή σύνδεση της Αιτωλοακαρνανίας και της Ηπείρου με την Πάτρα και την Αθήνα.

2^η Πραγματικότητα

Χωρίς την υλοποίηση του αυτοκινητοδρόμου Κορίνθου - Πάτρας, αλλά και την υλοποίηση του τμήματος της Ιονίας Οδού: Αντίρριο - Ιωάννινα, η διαδρομή **Κόρινθος - Ιωάννινα** θα παραμείνει μία από τις περισσότερο συγκοινωνιακά απαράδεκτες διαδρομές στην Ελλάδα (υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι, υψηλή επικινδυνότητα, ακατάλληλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού και ανάγλυφο).

3^{ος} Μύθος

Οι σημερινοί χαμηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι
επί της Περιμετρικής της Πάτρας
οφείλονται σε ακατάλληλο σχεδιασμό.

3^η Πραγματικότητα

Η Περιμετρική της Πάτρας αποτελεί απαραίτητο έργο,
το οποίο πρόκειται να απορροφήσει σταδιακά
σημαντικούς κυκλοφοριακούς φόρτους
ανακουφίζοντας και τη διερχόμενη και την τοπική κυκλοφορία.

4^{ος} Μύθος

Η Περιμετρική της Πάτρας επιτρέπει τη γρήγορη είσοδο και έξοδο στις διάφορες περιοχές της Πάτρας.

4^η Πραγματικότητα

Η Περιμετρική της Πάτρας παραμένει σε μεγάλο βαθμό αναξιοποίητη από τους κατοίκους της Πάτρας αφού δεν έχουν προβλεφθεί αξιοπρεπείς συνδέσεις με τις διάφορες περιοχές της πόλης.

5^{ος} Μύθος

Τα προγραμματιζόμενα μεγάλα συγκοινωνιακά έργα στη Δυτική Ελλάδα (Ιονία Οδός, Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας) θα άρουν την απομόνωση της Δυτικής Ελλάδας.

5^η Πραγματικότητα

Η απρογραμματίστη ένταξη των μεγάλων συγκοινωνιακών έργων ενισχύει την απομόνωση της Δυτικής Ελλάδας, αφού η πολυδιάσπαση των περιορισμένων πόρων οδηγεί σε σημαντική καθυστέρηση της υλοποίησης των συγκοινωνιακών έργων προτεραιότητας (αναβαθμισμένη οδική & σιδηροδρομική σύνδεση Κορίνθου-Πάτρας).

6^{ος} Μύθος

Για την υλοποίηση των μεγάλων συγκοινωνιακών έργων μπορούν να αντληθούν κεφάλαια από τον ιδιωτικό τομέα με τη μέθοδο της συγχρηματοδότησης.

6^η Πραγματικότητα

Η συγχρηματοδότηση αποτελεί βιώσιμη λύση μόνο για οδικά έργα με υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους και με την προϋπόθεση της κατάλληλης οργάνωσης των υπηρεσιών του κράτους για την αντιμετώπιση της πολυπλοκότητας των διαδικασιών.

7^{ος} Μύθος

Τα μεγάλα συγκοινωνιακά έργα βελτιώνουν αυτόματα την εξυπηρέτηση των πολιτών.

7^η Πραγματικότητα

Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των πολιτών βελτιώνεται μόνο όταν οι νέες συγκοινωνιακές υποδομές ενσωματώνονται σωστά στη συνολική λειτουργία του συγκοινωνιακού συστήματος.

8^{ος} Μύθος

Τα μεγάλα συγκοινωνιακά έργα υποστηρίζουν αυτόματα την ανάπτυξη των περιοχών.

8^η Πραγματικότητα

Η ανάπτυξη ενισχύεται μόνο όταν τα συγκοινωνιακά έργα εντάσσονται σωστά στον συνολικό σχεδιασμό ανάπτυξης των περιοχών που εξυπηρετούν (χωροθέτηση και λειτουργία βιομηχανικών ζωνών, κίνητρα για την κινητικότητα, κλπ.) και συνοδεύονται από αντίστοιχες επενδύσεις στους τομείς του εμπορίου και της βιομηχανίας.

Γενικά Συμπεράσματα



- Οι θετικές επιπτώσεις των μεγάλων συγκοινωνιακών έργων περιορίζονται σημαντικά όταν η λειτουργία τους είναι αποσπασματική.
- Η σωστή διαχείριση και λειτουργία της συγκοινωνιακής υποδομής είναι εξίσου σημαντική με την ανάπτυξη της συγκοινωνιακής υποδομής.
- Το στοίχημα της σωστής λειτουργίας κερδίζεται καθημερινά, αφού πρέπει να αντιμετωπίζονται οι διαρκώς μεταβαλλόμενες απαιτήσεις της ζήτησης μετακινήσεων.

Γενικές Προτάσεις

- Είναι απαραίτητη η ετοιμασία και επίσημη υιοθέτηση ολοκληρωμένης **εθνικής στρατηγικής ανάπτυξης του συγκοινωνιακού συστήματος** της Χώρας, με την οποία οφείλει να είναι συμβατή η στρατηγική ανάπτυξης του συγκοινωνιακού συστήματος της Δυτικής Ελλάδας (προτεραιότητες υλοποίησης των έργων).
- Απαιτείται εκλογίκευση των στόχων και **κατάλληλη κλιμάκωση των επενδύσεων**, με έμφαση στην οργανωμένη και αποτελεσματική συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.
- Οι επενδύσεις ανάπτυξης της συγκοινωνιακής υποδομής πρέπει να συνοδεύονται και με τις απαραίτητες **επενδύσεις και οργανωτικές προσαρμογές για τη λειτουργία** της υποδομής αλλά και την ανάπτυξη της περιοχής.

Ειδικές Προτάσεις

- Πρέπει να ξεκινήσει άμεσα η υλοποίηση των **απαραίτητων συνοδευτικών επεμβάσεων** για την πλήρη αξιοποίηση της Γέφυρας και της Περιμετρικής (π.χ. κατάλληλη τιμολογιακή πολιτική χρήσης της Γέφυρας, διαδρομές σύνδεσης της Περιμετρικής με την πόλη της Πάτρας, κλπ.).
- Κατάλληλη αντιμετώπιση της λειτουργίας των **κρίσιμων σημείων** (προσβάσεις στη Γέφυρα, διόδια, είσοδοι στην Πάτρα, κλπ.).
- Είναι απαραίτητη η συνεχής **παρακολούθηση και αξιολόγηση του επιπέδου παρεχόμενης εξυπηρέτησης**, βάσει ποσοτικών κριτηρίων, έτσι ώστε να είναι δυνατός ο επανακαθορισμός της λειτουργίας που θα απαντά στις νέες απαιτήσεις των χρηστών.

Οι Προκλήσεις της Γέφυρας και της Περιμετρικής



© ΓΕΦΥΡΑ ΑΕ

Η Γέφυρα μπορεί να αποτελέσει **το σύμβολο της νέας εποχής** της Δυτικής Ελλάδας και της ανάπτυξής της.

Όμως για να κερδηθεί η μάχη της ανάπτυξης πρέπει πρώτα να κερδηθεί η **μάχη της σωστής λειτουργίας**.