



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ HELLENIC INSTITUTE OF TRANSPORTATION ENGINEERS

Μαυρομιχάλη 25, 10680, Αθήνα – Mavromihali 25, 10680, Athens Greece
Τηλ./phone:+30.210.3640604, fax. :+30.210.3609220, e-mail: ses@tee.gr, <http://www.ses.gr>

Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

Αύγουστος 2004

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με συνεχή παρουσία για 30 σχεδόν χρόνια στο συγκοινωνιακό γίνεσθαι της Ελλάδας, διατυπώνει, με την ευκαιρία της έναρξης λειτουργίας της Γέφυρας, τις θέσεις του απέναντι στο μεγάλο αυτό έργο που εξασφαλίζει την οδική σύνδεση της Νότιας με τη Δυτική Ελλάδα. Με συνεχή παρουσία σε όλες της φάσεις του σχεδιασμού, της μελέτης και της κατασκευής των μικρών και μεγάλων συγκοινωνιακών έργων που υλοποιούνται στη χώρα, οι Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι επισημαίνουν εγκαίρως τα κρίσιμα ζητήματα της λειτουργίας κάθε συστατικού του συγκοινωνιακού συστήματος της χώρας.

- Η γέφυρα έρχεται να αναβαθμίσει τη σύνδεση δύο σημαντικών οδικών αξόνων που μέχρι σήμερα εξυπηρετούνταν μέσω του πορθμείου του Ρίου-Αντιρρίου, με τις δυσκολίες που αυτό παρουσίαζε (αύξηση του χρόνου διαδρομής, διακοπή λειτουργίας λόγω καιρικών συνθηκών, μεγάλες καθυστερήσεις σε περιόδους αιχμής, κτλ.). Εξασφαλίζει, επομένως, την σημαντική αναβάθμιση της πρόσβασης παρέχοντας ταχύτερη, ασφαλέστερη και σταθερή σύνδεση (ανεξάρτητη καιρικών συνθηκών), διαφοροποιώντας σημαντικά την καθημερινότητα χιλιάδων ταξιδιωτών αλλά και των τοπικών κοινωνιών καθώς θα διαφοροποιηθούν σημαντικά οι συνθήκες μετακίνησής τους. Ειδικά για τις τοπικές κοινωνίες, διαφαίνεται ως προτεραιότητα η καθιέρωση μητροπολιτικού χαρακτήρα συγκοινωνίας (λεωφορειακή) μεταξύ Πάτρας - Ναυπάκτου αλλά και Μεσολογγίου.
- Η στροφή προς την οδό της συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για τη συγχρηματοδότηση μεγάλων συγκοινωνιακών έργων συνεχίζεται παρέχοντας δείγματα επιτυχημένων έργων και θέτοντας καινούργια και υψηλότερα πρότυπα σε ζητήματα ασφαλούς λειτουργίας και παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης. Μετά την επιτυχημένη λειτουργία της Αττικής Οδού, η Γέφυρα αποτελεί το επόμενο μεγάλο οδικό έργο κατασκευής συγκοινωνιακής υποδομής με παραχώρηση του δικαιώματος εκμετάλλευσης (λειτουργεί και η ζεύξη Ακτίου-Πρέβεζας, έργου σαφώς μικρότερου μεγέθους), πρακτική που εφόσον εφαρμόζεται με επιτυχία αποτελεί στις παρούσες συνθήκες τη διέξοδο σε μια σειρά περιορισμών, όπως είναι:
 - ο η έλλειψη των απαιτούμενων κεφαλαίων για την υλοποίηση σημαντικών έργων υποδομής με αποκλειστική χρήση δημόσιων (εθνικών και κοινοτικών) πόρων,

- η έκθεση του Δημοσίου σε σημαντικούς κινδύνους που συνεπάγεται τόσο η κατασκευή, όσο και η λειτουργία και συντήρηση κάθε έργου υποδομής,
 - η αρνητική επίπτωση στην Εθνική Οικονομία που προκαλεί η ανάληψη από το Δημόσιο της πλήρους ευθύνης για τη λειτουργία και συντήρηση της υποδομής των μεταφορών, σε συνδυασμό με το χαμηλό επίπεδο παρεχόμενης εξυπηρέτησης.
- Για την εξασφάλιση μιας ολοκληρωμένης και με βάθος χρόνου σύνδεσης είναι απαραίτητη η αναβάθμιση των οδικών αξόνων εκατέρωθεν της γέφυρας (Ιόνια Οδός και Αυτο/δρομος Κορίνθου-Πατρών), έργα που προβλέπεται να υλοποιηθούν μέσα από συμβάσεις παραχώρησης, οι διαδικασίες των οποίων έχουν καθυστερήσει σημαντικά. Επίσης, λόγω της αναμενόμενης αύξησης της κυκλοφορίας μεταξύ των αστικών περιοχών της Πάτρας και της Ναυπάκτου, ως συνέπεια της λειτουργίας Γέφυρας, κρίνεται αναγκαία και η αναβάθμιση των συνδέσεων με τις περιοχές αυτές (π.χ. παράκαμψη Ναυπάκτου, «μικρή περιφερειακή» Πάτρας).
 - Η αναμενόμενη σημαντική αύξηση των μετακινήσεων, τουλάχιστον σε μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα αναμένεται να οδηγήσει στην εμφάνιση συμφόρησης σε περιόδους αιχμής (αργίες και ημέρες «μαζικών εξόδων»), οι οποίες θα εντοπίζονται στις περιοχές των διοδίων αλλά και στους κοντινότερους ισόπεδους κόμβους, όπως αυτός της Ναυπάκτου, που δεν θα μπορεί να εξυπηρετήσει ικανοποιητικά μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο. Στα σημεία αυτά θα πρέπει να σχεδιαστούν οι παρεμβάσεις εκείνες που θα εξασφαλίσουν την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση και τις μικρότερες καθυστερήσεις της κυκλοφορίας σε περιόδους αιχμής.
 - Το ανακοινωθέν αντίτιμο διοδίων για τη χρήση του έργου αφενός αποτελεί συμβατικό στοιχείο της Σύμβασης Παραχώρησης, αφετέρου το ύψος του θα πρέπει να αξιολογηθεί σε σύγκριση με τη σημερινή δαπάνη. Η διαφορά των 2 ή 3,10 ευρώ σε σχέση με τη χρήση του πορθμείου (εισιτήριο στο φέρυ 7,70 ή 6,60 ευρώ για μεγάλα και μικρά ΙΧ αντίστοιχα) προβλέπεται πως δεν θα δράσει ανασταλτικά. Αυτό αναμένεται με βάση τις εκτιμήσεις της αξίας χρόνου που συνεπάγεται κάθε είδος μετακινήσεων (επαγγελματική, αναψυχής, με σκοπό την εργασία, κτλ.). Η εξοικονόμηση σε χρόνο που προσφέρει η χρήση της γέφυρας θεωρείται ότι μπορεί να αντισταθμίσει τη διαφορά των 2 ή 3,10 ευρώ. Εξάλλου, το πρόσφατο παράδειγμα της σημαντικής κυκλοφορίας της Αττικής Οδού (μεγαλύτερης των προβλέψεων) φανερώνει ότι οι πολίτες μπορούν να αξιολογήσουν τα οφέλη που τους προσφέρει μια ασφαλής και άνετη μετακίνηση που εξοικονομεί χρόνο. Τέλος, τα ανακοινωθέντα εκπτώτικα πακέτα για τακτικούς χρήστες μειώνουν σημαντικά το ύψος του διοδίου, κατεβάζοντάς το ακόμα και αρκετά χαμηλότερα σε σχέση με αυτό του πορθμείου.