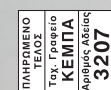




ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

Τεύχος 179 - Νοέμβριος - Δεκέμβριος 2011



ΕΝΤΥΠΟ ΚΛΕΙΣΤΟ ΑΡΙΘ. ΔΑΔΙΑΣ 1601/01 ΚΕΜΠΑ
ΕΠΙΣΤΡΟΦΕΣ: ΠΑΝΟΡΜΟΥ 61 - 115 24 ΑΘΗΝΑ



ΓΣΠ ΣΤΗ
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ
ΟΔΙΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ -
Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ
ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ
ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟ



ΑΣΦΑΛΗΣ
ΟΔΗΓΗΣΗ ΣΕ
ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ
ΗΛΙΚΙΑ

ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ

Αναγνωρισμένη υπεροχή

Η Αττική Οδός, ένας από τους μεγαλύτερους περιφερειακούς δακτυλίους στην Ευρώπη και το μεγαλύτερο συγχρηματοδοτούμενο οδικό έργο στην Ελλάδα, άλλαξε τα δεδομένα των οδικών μετακινήσεων στη χώρα μας και ανέβασε τον πήχη στον τομέα της ασφάλειας και των προσφερόμενων υπηρεσιών. Σήμερα, η Αττική Οδός είναι αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητας χιλιάδων ανθρώπων, ενώ αποτελεί πρότυπο κατασκευής και λειτουργίας για όλα τα μεγάλα οδικά έργα που υλοποιούνται στην ελληνική επικράτεια.



ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ

ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ Α.Ε.

41,9 χλμ. Αττικής Οδού, 190 02 Παιανία, τηλ.: 210.6682200, fax: 210.6025060
web: www.aodos.gr, e-mail: aosa@attiki-odos.gr



Έργο συγχρηματοδοτούμενο από την Ευρωπαϊκή Ένωση

ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ
ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ
ΚΩΔΙΚΟΣ: 3842

Τεύχος 179
Νοέμβριος - Δεκέμβριος 2011

Το Δελτίο αποτελεί το διμηνιαίο επίσημο έντυπο
Του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ

Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων
Πανόρμου 61 – 115 24 Αθήνα
τηλ.: 210 3640604 – fax: 210 3609220
e-mail: ses@tee.gr, web: www.ses.gr

ΕΚΔΟΣΗ – ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ

Ευαγγελία Λιάπη
τηλ.: 210 8646350 – κιν.: 6977 262610
e-mail: evi.liappi@gmail.com

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Λουκάς Δημητρίου

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ

Βασίλης Χαλκιάς

ΕΚΤΥΠΩΣΗ – ΒΙΒΛΙΟΔΕΣΙΑ

Δ. ΔΕΣΠΟΤΟΠΟΥΛΟΣ
Αντιγόνης 76 Αθήνα, τηλ.: 210 5151 233

ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΟΥ Σ.Ε.Σ.

Πρόεδρος: Βασίλης Χαλκιάς

τηλ.: 210 6682000

e-mail: bhalkias@attikesdiadromes.gr

Αντιπρόεδρος: Μαθιός Καρλαύτης

τηλ.: 210 7721285, e-mail: mgk@central.ntua.gr

Γενικός Γραμματέας: Κώστας Αντωνίου

τηλ.: 210 7722783, e-mail: Antoniou@central.ntua.gr

Ειδικός Γραμματέας: Λουκάς Δημητρίου

τηλ.: 210 2020905, e-mail: Lucdmit@central.ntua.gr

Ταμίας: Γιώργος Λυμπερόπουλος

τηλ.: 210 6254923, e-mail: lyMBERopoulos@polinde.gr

Αναπληρωματικό Μέλος

Σπύρος Παρασκευόπουλος, τηλ.: 210 3240554

e-mail: spyros@paraskevoopoulos.net

Τα ενυπόγραφα άρθρα ανήκουν τις γνώμες των αρθρογράφων χωρίς να
αποτελούν και απόψεις του συλλόγου.

Στέλνεται δωρεάν σε όλους τους συγκοινωνιολόγους.

ΤΙΜΗ ΤΕΥΧΟΥΣ: 0,01 ΕΥΡΩ

περιεχόμενα

σελ. 2 10 requirements for infrastructure mega-project success **σελ. 5** Ασφαλής οδήγηση σε μεγαλύτερη ηλικία **σελ. 10** ΓΣΠ στη διαχείριση οδικών δικτύων - Η εφαρμογή τους στην Αττική Οδό **σελ. 15** Ο γάμος του αεροδρόμια «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης με το Μετρό! **σελ. 19** Έργα τέχνης και αρχαιολογικά ευρήματα σε σταθμούς Μετρό: Το παράδειγμα της Αθήνας **σελ. 24** Σημειώσεις και παρατηρήσεις στα τελευταία στοιχεία της οδικής ασφάλειας

EDITORIAL

Νέο έτος: Το requiem μιας εποχής ή έξη στην αποτυχία;

Στο νέο έτος, που ήρθε, γινόμαστε μάρτυρες γεγονότων που αλλιάζουν τη ζωή μας δραστικά. Κάθε μορφής προϋπολογισμός (προσωπικός ή επιχειρηματικός) πραγματοποιείται με ασάφεια, ενώ ειδικά για όσους σχετίζονται με τη λειτουργία του κράτους η σύνταξή τους έχει την ίδια βεβαιότητα με προσπάθεια πρόβλεψης της θερμοκρασίας την άνοιξη... Νέα έργα πρακτικά δεν προγραμματίζονται, όσα υλοποιούνται (άποψή μου) δεν απαντούν σε σημερινές ή πολύ περισσότερο 'αυριανές' προκλήσεις, ενώ έχουμε μετρήσει ήδη μια περίοδο 3 ετών ύφεσης (οικονομικής και όχι μόνο). Η σημασία της ανάπτυξης των υποδομών στο δημόσιο -τουλάχιστον- διάλογο φαίνεται να ταυτίζεται με συζήτηση για πολυτέλειες, ενώ σε πλείστες περιπτώσεις ο τρόπος που τα τελευταία χρόνια προωθήθηκαν, στηρίχθηκαν και υλοποιήθηκαν νέες επενδύσεις στον τομέα της μεταφορικής υποδομής ίσως είναι και ο λόγος για τον οποίο δεν είναι εύκολα πειστικές προτάσεις για περαιτέρω ανάπτυξή τους: δεν επετύγχαναν τον επαγγελόμενο σκοπό τους και το πλήγμα στην αξιοπιστία δεν είναι αμελητέο. Είναι δε σαφές, αφενός ότι οι συγκοινωνιολόγοι ενεπλάκησαν σε αυτόν τον κύκλο, αφετέρου όμως ότι υπήρξαν και υπάρχουν πολλές φωνές που διαφοροποιούνται. Από την άλλη, ασφαλώς αστοχίες στη διαστασιολόγηση υποδομών είναι ένα φαινόμενο το οποίο δεν είναι σπάνιο, ούτε μεταξύ των περισσότερο αναπτυγμένων κοινωνιών, γεγονός το οποίο υποδεικνύει και τη δυσκολία της λήψης αποφάσεων στον τομέα αυτό.

Εντός του παραπάνω (ίσως υπερβολικά χρωματισμένου) κλίματος, την ευχή για το νέο έτος που το παρόν editorial θα ήθελε να προσφέρει στους αγαπητούς Συναδέλφους, είναι να ζούμε το requiem της εποχής της γενικευμένης απαξίωσης -όχι την έξη σε αυτή- και σύντομα εντός του 2012 να δούμε την καταξίωση του πεδίου, των προτάσεων και των οραμάτων μας. Ευχές να ξεπερνούμε στεγανά, να συνεργαζόμαστε ακούγοντας περισσότερες 'φωνές', να χρησιμοποιούμε έγκυρα όλα τα διατιθέμενα μέσα ανάλυσης και υποστήριξης αποφάσεων, να κάνουμε τον κόσμο-χρήστες-πελάτες του ευαίσθητου τομέα για τον οποίο εργαζόμαστε περισσότερο συμμετοχό στις τελικές επιλογές και τελικά να δράσουμε περισσότερο εύστοχα.

Πολλές προσωπικές, οικογενειακές και συλλογικές ευχές σε όλους!

Λουκάς Δημητρίου
Ειδικός Γραμματέας ΣΕΣ



10 REQUIREMENTS FOR INFRASTRUCTURE MEGA-PROJECT SUCCESS

Panos D. Prevedourous*

Survival of the Unfittest: Why the Worst Infrastructure Gets Built

is the title of one set of analyses by Oxford University professor Bent Flyvbjerg who emphasizes the pitfalls of mega-projects which typically turn out to (1) be much more costly than predicted before construction started, (2) provide fewer benefits than planners predicted, and (3) attain lower usage than predicted [1].

Flyvbjerg's assessments have been focusing on post-implementation of large infrastructure projects. In recent years, in part because of my political involvement in Honolulu, I have been focusing on identifying pre-implementation factors that lead to the success or failure of infrastructure mega-projects. Mega-projects cost

typically exceeds 500 million euro or dollars. Hawaii and Greece are half a globe apart, but they have several things in common. Both are temperate places dominated by coastline and a marine life style. Both have been historically invaded and taken advantage of by various colonialists. Both are relatively powerless in regional and

world politics. Both have agriculture and fisheries, but they are relatively poor in natural resources. In both places tourism, education and military are a big part of the economy. And both places have insider-dominated politics. The city and county of Honolulu encompasses the entire island of Oahu which has extensive tourism, military and education facilities. The major shipyard and US Navy base of Pearl Harbor is part of Honolulu and its Waikiki district has more hotel rooms than the whole of Greece. While the population on Oahu is not big at 953.000 people in the 2010 Census, the number of annual visitor arrivals is about 7.000.000, which is huge for an island about the size of Rhodos. This, in turn, places heavy loads on water, sewer, road, transit, electricity, telephone and other basic infrastructure as well as the food and fuel supply given that Honolulu is 4.100 km away from the nearest supplier, the ports of Los Angeles and Long Beach. With these as background let's look in brief at the lessons learned from large infrastructure proposals for highways, airports, rail systems, and large wind, solar or other renewable energy "farms." (See reference [2] for Hawaii mega-projects.) A large infrastructure project needs to fulfill a major need (or mitigate a major problem), at a low cost, with a large share of it paid by outsiders, and with minimal environ-

mental impacts and implementation risks. It is also important that a project has strong local advocacy, weak opposition, and political support at all levels. A project has a better chance if it utilizes advanced or pioneering technology that is based on reliable engineering (e.g., maglev trains, fiber based structural components, etc.) A sound business plan means that a scenario of reasonable adversity keeps the project's balance sheet solvent and overruns are kept to a minimum even for government projects. Note that job creation is not a factor on my list. While privately funded projects typically generate new jobs, several taxpayer funded projects tend to be make-work projects. Professor Martin Wachs recently wrote that "government transportation spending draws jobs to those industries that benefit from the investment. At the same time, this moves jobs away from activities that would have been financed in the absence of the transportation investment. So while transportation investment can "create jobs," it can also destroy them" [3]. In my 10-factor scheme, the job creation aspect is partly accounted for by the Local Advocacy and Political Support factors. If each factor is scored by an unbiased expert panel (e.g., Delphi forecast) using a Likert scale where 5 is best and 1 is worst, then a project that garners 50 points is "excellent" and would likely be built at a breakneck speed. Thirty or

PROJECT SCORES*	Attiki Odos	Gefyra	Korinth - Patra
FULFILLS A MAJOR NEED	5	4	5
LOW COST RELATIVE TO PEER PROJECTS	3	1	3
SAFETY (CASUALTY) IMPROVEMENT	3	2	5
MINIMAL ENVIRONMENTAL IMPACT	2	4	3
MINIMAL TECHNICAL AND LEGAL RISKS	3	2	4
STRONG LOCAL ADVOCACY	5	3	4
WEAK OPPOSITION	3	4	5
MODERN, SUITABLE TECHNOLOGY	5	5	4
SOUND BUSINESS PLAN	5	4	5
STRONG POLITICAL SUPPORT	5	3	2
TOTAL SCORE	39	32	40
(*) Scores are from 1 to 5, and 5 is best			

more points are needed for a project to be deemed “good,” therefore worthy of serious consideration for implementation. Projects scoring below 30 points are deemed to be fair or bad and should be avoided or modified.

I am familiar with two completed mega-projects in Greece: Attiki Odos and Gefyra. My ratings for these projects are summarized the example scoring table and indicate that both projects were superior and worth implementing. A third one is the Korinth-Patra motorway which is currently dormant. It scores higher than Attiki Odos and Gefyra.

In my adaptation for Greece I replaced the US factor “large share of cost paid by outsiders” with “safety improvement” which is the reduction of injuries and fatalities. Safety is paramount in both US and Greece, but the safety payoff in Greece is much higher than in the US, thus it is worth much more investing in it. “Cost paid by outsiders” means that the US Federal government or a foreign investor covers a portion of it. In the case of Korinthos – Patra motorway one may argue that foreign trucks and tourists will pay a considerable share of the cost via tolls, so when comparing toll projects this cost factor may be retained.

It is prudent that states, countries or large metropolitan areas develop similar evaluation tools for application in the alternatives analysis and similar planning stages so that inferior projects are dismissed and undue biases (e.g., by politicians, corporations or community zealots) are exposed. The straight addition of scores implies that all factors are of equal importance. This is a reasonable starting point but other implementations could use weights.

[1] Flybjerg, Bent, *Survival of the Unfittest: Why the Worst Infrastructure Gets Built - And What We Can Do About It*, Oxford Review of Economic Policy, Volume 25, Number 3, 2009, <http://www.sbs.ox.ac.uk/centres/bt/Documents/UnfittestOXREPHel3.4PRINT.pdf>

[2] Prevedouros, Panos D., *Big Projects in Hawaii - Why Are They Stuck?*, June 2011, <http://fixoahu.blogspot.com/2011/06/big-projects-in-hawaii-why-are-they.html>

[3] Wachs, Martin, *Transportation, Jobs, and Economic Growth*, Access, No. 38, University of California, 2011, http://www.uctc.net/access/38/access38_transportation_growth.pdf

***Panos D. Prevedouros**
 PhD, SES member No. 310, graduated from Aristotle University with a degree in Land Surveying, obtained MS and PhD in Traffic and Transportation Engineering at Northwestern University, and has been on the Civil Engineering faculty at the University of Hawaii at Manoa since 1990. He’s co-author of Transportation Engineering and Planning, Subcommittee Chair of TRB’s Freeway Operation Committee and advisor on transportation operations, safety and sustainability. He received about 20% of the vote for Honolulu mayor in 2008 and 2010.
 [Email: pdp@hawaii.edu]



ΑΣΦΑΛΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗ ΣΕ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΗΛΙΚΙΑ

Σοφία Βαρδάκη*

Ηλικία και ικανότητα οδήγησης

Η γήρανση περιορίζει τις ικανότητες ενός ατόμου, και ως ηλικιωμένος μπορεί να χαρακτηριστεί το άτομο το οποίο βιώνει αξιοσημείωτη μείωση των νοητικών και λειτουργικών του ικανοτήτων. Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό της διαδικασίας γή-

ρανσης είναι η αυξημένη διαφοροποίηση μεταξύ των ατόμων καθώς η φυσιολογική διαδικασία γήρανσης οδηγεί σε μείωση των λειτουργιών στην όραση, τη μνήμη, τη σωματική δύναμη και ευελιξία που χρειάζονται για την ασφαλή οδήγηση αλλιά σε ρυθμούς που διαφοροποιούνται πολύ μεταξύ των ατόμων. Ένα άτομο στην ηλικία των 75 ετών μπορεί κλήλιστα να είναι ασφαλέστε-