

ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
(Ε.Κ.Ε.Τ.Α.)

**ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
(Ι.ΜΕΤ.)**



6^ο χλμ. Οδού Χαριλάου-Θέρμης
ΤΘ. 361, 57001 Θέρμη, Θεσσαλονίκη
Τηλ. 2310498263 – Fax 2310498269

Email: hit@certh.gr - <http://www.hit.certh.gr>



**ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
2002**

ΜΑΡΤΙΟΣ 2003

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	10
2. ΣΤΟΧΟΙ – ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ – ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ - ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ.....	11
2.1 ΣΤΟΧΟΙ.....	11
2.2 ΤΟΜΕΙΣ ΕΡΓΟΥ.....	12
2.3 ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ.....	19
2.4 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ.....	21
2.4.1 Βαθμίδες και νομοθετικό πλαίσιο.....	21
2.4.2 Το προσωπικό του Ι.ΜΕΤ. το 2002.....	25
2.4.3 Πολιτική Ανθρώπινου Δυναμικού.....	25
3. ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΕΡΓΟ Ι.ΜΕΤ.....	27
3.1 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΓΑ Ι.ΜΕΤ. ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2001-2003.....	27
3.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΝΕΑ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΓΑ.....	28
4. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ – ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ.....	34
4.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ.....	34
4.2 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ.....	35
5. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ.....	37
5.1 ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ.....	37
5.2 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ.....	39
5.2.1 Οχήματα καθαρής τεχνολογίας.....	39
5.2.2 Εγκατάσταση εικονικής πραγματικότητας μονού τοίχου – Power Wall.....	42
5.2.3 Εξοπλισμένο όχημα δοκιμών.....	43
5.2.4 Ημιδυναμικός προσομοιωτής οδήγησης.....	43
5.3 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΔΙΑΧΥΣΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ.....	45
5.3.1 Κόμβος Βάσεων δεδομένων στο Ι.ΜΕΤ.....	45
6. ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΡΟΒΟΛΗ ΚΑΙ ΣΧΕΣΕΙΣ.....	47
6.1 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ Ι.ΜΕΤ. ΣΕ ECTRI ΚΑΙ SETREF.....	47
6.2 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ.....	50
6.3 ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑ.....	51
6.4 ΑΛΛΟΙ ΦΟΡΕΙΣ.....	52

7. ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ – ΣΥΝΕΔΡΙΑ – ΔΙΑΧΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	53
7.1 ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ.....	53
7.2 ΣΥΝΕΔΡΙΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗ FORA.....	58
7.3 ΔΙΑΧΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	62
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.....	63
ΚΥΡΙΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΟΥ Ι.ΜΕΤ.	64
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β.....	71
B.1 ΕΝΕΡΓΑ ΕΡΓΑ ΤΟΥ Ι.ΜΕΤ.	72
1. GIFTS: <u>G</u> lobal <u>I</u> ntermodal <u>F</u> reight <u>T</u> ransport <u>S</u> ystem. Ολοκληρωμένο σύστημα συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών.....	72
2. AWAKE: System for effective <u>A</u> ssessment of driver vigilance and <u>W</u> arning <u>A</u> ccording to traffic ris <u>K</u> <u>E</u> stimation. Σύστημα αποτελεσματικής εκτίμησης της ενάργειας του οδηγού και προειδοποίησής του, σύμφωνα με τις κυκλοφοριακές συνθήκες.....	74
3. IMAGE: <u>I</u> ntelligent <u>M</u> obility <u>A</u> gent for Complex <u>G</u> eographic <u>E</u> nvironments. Ευφυείς Δράστες Κινητικότητας για πολύπλοκα γεωγραφικά περιβάλλοντα.....	76
4. Κέντρο Αριστείας σε θέματα ελέγχου της δυναμικής συμπεριφοράς του οδηγού στο E.K.E.T.A./I.MET.....	80
5. AGILE: <u>A</u> Ged people <u>I</u> ntegration, mobility, safety and quality of <u>L</u> ife <u>E</u> nhancement through driving. Ενσωμάτωση στην κυκλοφορία των ηλικιωμένων ατόμων, υποστήριξη της κινητικότητας, οδικής ασφάλειας και ποιότητας ζωής τους μέσω της οδήγησης αυτοκινήτου.....	82
6. SPORT4ALL: Provision of Telematic Services to the Disabled for the Diffusion of Information on Athletics Events. Παροχή Τηλεματικών Υπηρεσιών σε ηλικιωμένους και ΑμΕΑ για τη Διάχυση Πληροφορίας σε Αθλητικά Γεγονότα.....	86
7. BOB – CAMPAIGN: <u>E</u> Κ <u>S</u> ΤΡ <u>A</u> Τ <u>E</u> Ι <u>A</u> ενημέρωσης κατά της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ με στόχο τη <u>B</u> ελ <u>T</u> ί <u>w</u> ση της <u>O</u> δικής ασφάλειας, λαμβ <u>A</u> ν <u>o</u> ν <u>t</u> α <u>s</u> υπό <u>n</u> η <u>t</u> a <u>s</u> χε <u>t</u> ικ <u>a</u> <u>k</u> ο <u>i</u> νω <u>n</u> ικ <u>a</u> <u>p</u> ρ <u>o</u> τ <u>o</u> υ <u>p</u> a.....	87
8. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: Υπηρεσίες γνωμοδότησης προς το ΥΜΕ.....	90
9. UPTUN: Low-cost durable innovative <u>U</u> Pgrading methods for fire safety in existing <u>T</u> U <u>N</u> nels. Νέες ανθεκτικές και χαμηλού κόστους μέθοδοι βελτίωσης της πυρασφάλειας σε σήραγγες.....	90
10. CONSENSUS: Promoting CONSENSUS in Assessing Driving Ability of PSN Through Common Methodologies and Normative Tools. Προώθηση της τυποποίησης μέσω ομόφωνης κοινής μεθοδολογίας και μέσων για την αξιολόγηση των ικανοτήτων οδήγησης ατόμων με Ειδικές Ανάγκες (ΑμΕΑ).....	92
11. RURAL WINS: Roadmap for ICT Solutions for Rural Areas and Maritime Regions. Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης Τεχνολογιών Πληροφορίας και Υπολογιστών (ICT) σε Αγροτικές	

& Παράκτιες Περιοχές	93
12. IMMACULATE: <u>I</u> Mprovement of Urban Environ <u>M</u> ent Quality of <u>A</u> ir and Noise Levels by an Integrated, <u>C</u> ost Effective and <u>M</u> Ulti- <u>L</u> evel <u>A</u> pplication of Clean Vehicle <u>T</u> Echnologies. Βελτίωση της ποιότητας του αέρα και περιορισμός του θορύβου σε αστικό περιβάλλον μέσω μιας ολοκληρωμένης, οικονομικά αποτελεσματικής και πολυ-επίπεδης εφαρμογής τεχνολογιών καθαρών οχημάτων	94
B.2 ΕΡΓΑ ΠΟΥ ΠΕΡΑΤΩΘΗΚΑΝ ΤΟ 2002	96
1. BOB – CAMPAIGN: <u>E</u> ΚΣΤΡΑΤΕΙΑ ενημέρωσης κατά της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ με στόχο τη <u>B</u> ελτίωση της <u>O</u> δικής ασφάλειας, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά κοινωνικά πρότυπα	96
2. TRANSLOGNET: <u>T</u> RAN <u>S</u> portation and transport nodal points <u>L</u> OGistics management <u>N</u> ETwork. Δίκτυο διαχείρισης πληροφοριών και δεδομένων logistics σε λιμάνια και τερματικούς σταθμούς	98
3. ΠΑΧΩΕ: <u>Π</u> αρατηρητήριο <u>Χ</u> ωρικών <u>Ε</u> πιπτώσεων Εγνατίας Οδού.	99
4. DISTINCT: <u>D</u> eployment and <u>I</u> ntegration of <u>S</u> mar <u>T</u> card and <u>I</u> nformation <u>N</u> etworks for <u>C</u> ross-Sector <u>T</u> elematics. Εφαρμογή και ολοκλήρωση Ευφών Καρτών και Δικτύων Πληροφοριών για Πολυτομεακές Εφαρμογές Τηλεματικής.....	100
5. ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΙΓΑΙΟΥ: Μελέτη σκοπιμότητας εναλλακτικών λύσεων οργάνωσης δικτύου ακτοπλοϊκών συνδέσεων ενδοεπικοινωνίας των μικρών νησιών του Αιγαίου	101

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Εγκαταστάσεις Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης.....	37
Εικόνα 2: Κτίριο Διοίκησης Ε.Κ.Ε.Τ.Α.....	37
Εικόνα 3: Τα δύο ηλεκτρικά υποβοηθούμενα ποδήλατα του Ι.ΜΕΤ.....	39
Εικόνα 4: Η μπαταρία αποσπάται και μπορεί να επαναφορτιστεί στο ρευματοδότη του σπιτιού.....	40
Εικόνα 5: Ένα από τα δύο ηλεκτρικά υποβοηθούμενα σκούτερ του Ι.ΜΕΤ.....	40
Εικόνα 6: Ηλεκτροκίνητο σκούτερ σε διαδικασία φόρτισης.....	41
Εικόνα 7: Το υβριδικό όχημα Ι.ΜΕΤ. ένα TOYOTA PRIUS.....	41
Εικόνα 8: Το υβριδικό όχημα του Ι.ΜΕΤ., ένα TOYOTA PRIUS.....	42
Εικόνα 9: Φυσική αρχιτεκτονική των ερευνητικών αισθητήρων σε εξοπλισμένο όχημα δοκιμών.....	43
Εικόνα 10: Προσομοιωτής παρόμοιος με αυτόν που θα εξοπλιστεί το Ι.ΜΕΤ. εντός του 2003.....	44
Εικόνα 11: Από την τελετή επιβράβευσης του Δ/ντή Θαλασσιών Μεταφορών της Επιτροπής της Ε.Ε και Φώτη Καραμήτσου.....	61
Εικόνα 12: Άποψη της μίας από τις δύο αίθουσες του Συνεδρίου κατά την παράλληλη συνεδρίαση 2Α.....	61
Εικόνα 13: Προσωπικός Ψηφιακός Βοηθός.....	78
Εικόνα 14: Προσομοιωτής οδήγησης αυτοκινήτου σε κατάσταση λειτουργίας.....	81
Εικόνα 15: Εξώφυλλο εκπαιδευτικής βιντεοταινίας.....	88
Εικόνα 16: Εκστρατεία BOB στην Ελλάδα.....	97

ΛΙΣΤΑ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1: Οργανόγραμμα Ελληνικού Ινστιτούτου Μεταφορών	20
Σχήμα 2: Οικονομική Εικόνα του Ι.ΜΕΤ. για το 2002.....	34
Σχήμα 3: Διοικητική Εικόνα του Ι.ΜΕΤ. για το 2002	35
Σχήμα 4: Επιστημονική Εικόνα του Ι.ΜΕΤ. για το 2002	36
Σχήμα 5: Σύστημα εικονικής πραγματικότητας μονού τοίχου	42
Σχήμα 6: Τοπολογία και αρχιτεκτονική του συστήματος.....	42
Σχήμα 7: Ενδεικτική μορφή παρουσίασης κωδικοποιημένης γεωγραφικής πληροφορίας για εκτέλεση έργων επί της οδού.....	46
Σχήμα 8: Το λογότυπο του έργου AWAKE.	75
Σχήμα 9: Το λογότυπο του έργου IMAGE	78
Σχήμα 10: Δομή του συστήματος	84
Σχήμα 11: Το λογότυπο του έργου UPTUN.....	91

ΛΙΣΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Χρονική κατανομή των έργων του Ι.ΜΕΤ. κατά την τριετία 2001-2003.	27
Πίνακας 2: Προτάσεις Ι.ΜΕΤ. για ερευνητικά έργα κατά το 2002	29
Πίνακας 3: Προτάσεις που υποβλήθηκαν το 2001-2002 εκτός Ε.Ε.	30
Πίνακας 4: Προτάσεις που υποβλήθηκαν την περίοδο 2000-2001.....	31
Πίνακας 5: Προτάσεις εν αναμονή συμβολαίου	32
Πίνακας 6: Προτάσεις για δράσεις στην Κοινωνία της Πληροφορίας προς την Π.Κ.Μ.	33
Πίνακας 7: Οικονομική Εικόνα του Ι.ΜΕΤ. για το 2002.....	34
Πίνακας 8: Διοικητική και Επιστημονική εικόνα του Ι.ΜΕΤ. για το 2002	35
Πίνακας 9: Φορείς συνεργασίας σε χώρες της ΕΕ.....	50

ΛΙΣΤΑ ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΩΝ ΣΥΝΤΜΗΣΕΩΝ

ADR	Regulations Concerning the International Transport of Dangerous Goods by Road (European law)
AGILE	<u>A</u> Ged people <u>I</u> ntegration, mobility, safety and quality of <u>L</u> ife <u>E</u> nhancement through driving.
AIT-FIA	International Assosiation of Tourism – International Federation of Automobile Clubs
AVERE	European Battery Hybrid and Fuel Cell Electric Road Vehicle Association
AWAKE	System for effective Assessment of driver vigilance and Warning According to traffic risk Estimation
BAST	Bundestantait fur Strassenwesen
BIVV	Belgian Roaf Safety Institute
CERTH	Centre for Research and Technology Hellas
CONSENSUS	Promoting CONSENSUS in Assessing Driving Ability of PSN Through Common Methodologies and Normative Tools.
CROW	Centre for Research and Contract Standardization in Civil and Traffic Engineering
DWS	Driver Warning System
GIFTS	Global Intermodal Freight Transport System
GPRS	General Packet Radio Service
GPS	Global positioning system
GSM	Global System for Mobile Communications
HDM	Hypovigilance Diagnosis Module
HIT	Hellenic Institute of Transport
HTML	Hyper Text Multimedia Language
ICCS/NTUA	Institute of Communications and Computer Systems/ National Technical University of Athens
ICT	Information & Communication Technologies
IMAGE	Intelligent Mobility Agent for complex Geographic Environments.
IMMACULATE	<u>I</u> Mprovement of Urban Environ <u>M</u> ent Quality of <u>A</u> ir and Noise Levels by an Integrated, <u>C</u> ost Effective and <u>M</u> Ulti- <u>L</u> evel <u>A</u> pplication of Clean Vehicle <u>T</u> Echnologies.
INFSO	Information Society
IST	Information Society Technologies
RURAL WINS	Roadmap for ICT Solutions for Rural Areas and Maritime Regions
SETREF	South East European Transport Research Forum
TRL	Transport and Road Laboratory
UMTS	Universal Mobile Telecommunications System
UPTUN	Low-cost durable innovative <u>U</u> Pgrading methods for fire safety in existing <u>T</u> U <u>N</u> nels.
VR	Virtual Reality
VSS	Vereinigung Schweizerischer Strassenfachte
VTI	Swedish National Road and Transport Research Institute
VTT	Finish National Road and Transport Research Institute

ΛΙΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΥΝΤΜΗΣΕΩΝ

ΑΕ	Ανώνυμος Εταιρεία
ΑΕΙ	Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα
ΑΜΕΑ	Άτομα με Ειδικές Ανάγκες
ΑΠΘ	Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
ΓΓΕΤ	Γ.Γ. Έρευνας & Τεχνολογίας
ΔΕΠ	Διδακτικό Ερευνητικό Προσωπικό
ΔΠΘ	Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ ΒΟΒ	<u>ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ</u> ενημέρωσης κατά της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ με στόχο τη <u>Βελτίωση της Οδικής ασφάλειας</u> , λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά κοινωνικά πρότυπα.
ΕΛΟΤ	Ελληνικός Οργανισμός Τυποποίησης
ΕΛΠΑ	Ελληνική Λέσχη Αυτοκινήτου και Περιηγήσεων
ΕΜΠ	Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
ΚΕΔΕ	Κέντρα Έρευνας Δημοσίων Έργων
ΝΠΙΔ	Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου
ΟΑΣΘ	Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης
ΟΛΘ	Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης
ΟΛΠ	Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς
ΟΣΕ	Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος
ΠΑΘΕ	Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι
ΠΟΕΕΟΑ	Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Εκπαιδευτών Οδηγών Αυτοκινήτου
ΠΚΜ	Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας
ΤΕΕ	Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος
ΤΕΙ	Τεχνικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα
ΤΕΟ	Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας
ΥΜΕ	Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών
ΥΠΕΘΟ	Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας
ΥΠΕΠΘ	Υπουργείο Εθνικής Παιδείας & Θρησκευμάτων
ΥΠΕΧΩΔΕ	Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το Ελληνικό Ινστιτούτο Μεταφορών, συνοπτικά Ι.ΜΕΤ., (στα Αγγλικά Hellenic Institute of Transport – HIT) ιδρύθηκε με το ΠΔ77/2000 ως τμήμα του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (Ε.Κ.Ε.Τ.Α.), το οποίο αποτελεί Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου υπό την εποπτεία της Γενικής Γραμματείας Έρευνας και Τεχνολογίας του Υπουργείου Ανάπτυξης. Η έδρα του είναι στη Θεσσαλονίκη όπου βρίσκονται οι εγκαταστάσεις του, αποτελούμενες από κτίριο γραφείων, εργαστήρια και (σε δεύτερη φάση) υπαίθριους χώρους ελέγχου και προσομοίωσης συνθηκών κυκλοφορίας και οδήγησης.

Η παρούσα έκθεση αφορά το έτος 2002 και απαρτίζεται από 7 Κεφάλαια.

Στο δεύτερο κεφάλαιο περιγράφονται οι στόχοι και η αποστολή του Ι.ΜΕΤ. και αναφέρονται οι τομείς στους οποίους αναπτύσσονται οι επιστημονικές του δραστηριότητες. Επίσης, περιγράφεται η οργανωτική του δομή και το θεσμικό πλαίσιο που αφορά το προσωπικό.

Στο τρίτο κεφάλαιο αναφέρονται τα ενεργά έργα του Ι.ΜΕΤ., καθώς και οι προτάσεις για νέα και παρουσιάζεται μία συνοπτική εικόνα του ερευνητικού έργου για τη διετία 2001-2002.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναφέρεται ο οικονομικός απολογισμός και η συνοπτική διοικητική εικόνα του Ι.ΜΕΤ. για το 2002.

Στο πέμπτο κεφάλαιο περιλαμβάνεται η περιγραφή της προσπάθειας για ανάπτυξη ερευνητικών υποδομών, σταθερών (εγκατάσταση εικονικής πραγματικότητας, ημι-δυναμικός προσομοιωτής οδήγησης) και κινητών (εξοπλισμένο όχημα δοκιμών, ηλεκτρικά υποβοηθούμενα ποδήλατα, ηλεκτρικά σκούτερ, υβριδικά αυτοκίνητο). Επίσης αναφέρονται οι υποδομές διάχυσης αποτελεσμάτων της έρευνας και πληροφόρησης.

Το έκτο κεφάλαιο αναφέρεται στη διεθνή προβολή και στις σχέσεις του Ι.ΜΕΤ. με ερευνητικά κέντρα, πανεπιστήμια και άλλους φορείς, σε εθνικό και σε διεθνές επίπεδο.

Τέλος, το έβδομο κεφάλαιο αναφέρεται σε δημοσιεύσεις και γενικά στη διάχυση αποτελεσμάτων έρευνας μέσω συνεδρίων και άλλων συναφών εκδηλώσεων.

Στο Παράρτημα Α παρατίθενται συνοπτικά βιογραφικά σημειώματα των κυριότερων συντελεστών του Ι.ΜΕΤ., ενώ στο Παράρτημα Β αναφέρονται αναλυτικά στοιχεία για τα ερευνητικά έργα του Ι.ΜΕΤ., ενεργά και μη.

2. ΣΤΟΧΟΙ – ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ – ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ - ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

2.1 ΣΤΟΧΟΙ

Βασικός στόχος του Ι.ΜΕΤ. είναι η διεξαγωγή και υποστήριξη της εφαρμοσμένης έρευνας στον Τομέα των Μεταφορών στην Ελλάδα, καθώς και η παροχή εξειδικευμένων ερευνητικών δραστηριοτήτων σε θέματα λειτουργίας, οργάνωσης, προγραμματισμού, προτυποποίησης, οικονομικής ανάλυσης, διαχείρισης, τεχνολογίας μεταφορικών μέσων και επιπτώσεων των χερσαίων, θαλάσσιων, εναέριων και συνδυασμένων μεταφορών στην Ελλάδα. Επίσης η εκπροσώπηση της χώρας στα διάφορα συναφή με το αντικείμενό του fora.

Το Ινστιτούτο Μεταφορών έχει τις εξής προτεραιότητες:

1. Παροχή υποστήριξης και επιστημονικής τεκμηρίωσης προς τους αρμόδιους κυβερνητικούς φορείς για τη *διαμόρφωση πολιτικής στον τομέα των Μεταφορών και Κυκλοφορίας*, και υποστήριξη της διαδικασίας λήψης των αποφάσεών τους.
2. *Ανάληψη ερευνητικών προγραμμάτων* ή εξειδικευμένων μελετών βασικής και εφαρμοσμένης έρευνας.
3. *Οργάνωση και λειτουργία κέντρου τεκμηρίωσης* στο χώρο των Μεταφορών, με έμφαση στην τεκμηρίωση των ερευνητικών δραστηριοτήτων και δημοσιεύσεων σε αντικείμενα του Ινστιτούτου στον Ελληνικό χώρο.
4. Διαμόρφωση και *πρόταση προτύπων και πρότυπων διαδικασιών* στους τομείς του αντικειμένου του, χωρίς να υποκαθιστά το ρόλο των θεσμοθετημένων οργανισμών προτύπων.
5. Δημιουργία και συντήρηση *βάσεων δεδομένων* και στοιχείων σε τομείς του αντικειμένου του.
6. Μετάφραση και δημοσίευση διεθνών *κανονισμών* μεταφορών.
7. *Διάδοση* των αποτελεσμάτων της έρευνας στους τομείς του αντικειμένου του Ινστιτούτου στον ελληνικό χώρο με έμφαση προς τις Δημόσιες Υπηρεσίες.
8. *Αξιολόγηση* της έρευνας στις Μεταφορές και των αντίστοιχων φορέων της (ΑΕΙ, άλλοι φορείς).
9. Προώθηση διμερών ή πολυμερών *συνεργασιών* με ανάλογα Ερευνητικά Ινστιτούτα και Οργανισμούς στην Ελλάδα και σε άλλες χώρες, ιδιαίτερα της

Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

10. *Εκπροσώπηση της Ελλάδας* σε σχετικά με το αντικείμενο του Διεθνή fora και Οργανισμούς.
11. *Οργάνωση Συνεδρίων* και διεθνών εκδηλώσεων.
12. Οργάνωση προγραμμάτων *επιμόρφωσης και επαγγελματικής κατάρτισης*, για συγκεκριμένες κατηγορίες ατόμων στο χώρο των μεταφορών, στα πλαίσια του υγιούς ανταγωνισμού.
13. Συμβολή στον *ποιοτικό έλεγχο* προσφερόμενων υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών και έκδοση σχετικών πιστοποιητικών.
14. Δημοσίευση των *αποτελεσμάτων της έρευνας* σε Ελληνικά και ξένα επιστημονικά περιοδικά και Συνέδρια.
15. Έκδοση *περιοδικών εκθέσεων* (ετήσιων ή διετών) που θα αποτυπώνουν τις εξελίξεις στο συνολικό σύστημα των μεταφορών στην Ελλάδα καθώς και στα διάφορα υποσυστήματά τους (οδικές, σιδηροδρομικές, θαλάσσιες, εναέριας).

2.2 ΤΟΜΕΙΣ ΕΡΓΟΥ

Η επιστημονική δραστηριότητα του Ι.ΜΕΤ. αναπτύσσεται στους πέντε παρακάτω τομείς έργου:

- A. Τεκμηρίωσης, Βάσεων Δεδομένων, και Στοιχείων.
- B. Διάδοσης Αποτελεσμάτων Έρευνας, Αξιολόγησης και Επιμόρφωσης.
- Γ. Κανονισμών Προτύπων, και Πρότυπων Διαδικασιών.
- Δ. Ελέγχου και Ασφάλειας των Μεταφορών, και
- E. Εξειδικευμένων Αναλύσεων και Ερευνών στις Μεταφορές.

Η έννοια του «Τομέα Έργου» είναι αυτοτελής μονάδα που ειδικεύεται και εξοπλίζεται κατάλληλα για την παραγωγή έργου στο αντίστοιχο αντικείμενο και την άμεση ευρύτερη περιοχή του. Ο αριθμός του επιστημονικού προσωπικού των Τομέων μπορεί να κυμανθεί από έναν ή δύο επιστήμονες ερευνητές έως μεγάλο αριθμό ερευνητών και βοηθητικού προσωπικού ανάλογα με το έργο του.

Αναλυτικότερα:

A. *Τομέας τεκμηρίωσης, Βάσεων Δεδομένων και Στοιχείων.*

Βασικό αντικείμενο του Τομέα αυτού είναι η δημιουργία και συντήρηση βάσεων δεδομένων και στοιχείων, για όλο το φάσμα των μεταφορών (επιβατικών ή εμπορευματικών) με όλα τα μέσα, ώστε να υπάρξει μία αξιόπιστη και συστηματική

απεικόνιση της κατάστασως που επικρατεί στον Τομέα αυτόν στη χώρα. Βασικοί χρήστες των στοιχείων αυτών είναι οι διάφορες Κυβερνητικές Υπηρεσίες αλλά και κάθε άλλος φορέας, φυσικό ή νομικό πρόσωπο που ενδιαφέρεται. Στις αρμοδιότητες του Τομέα αυτού περιλαμβάνονται κυρίως τα ακόλουθα αντικείμενα:

- Επιλογή είδους και μορφής των βάσεων δεδομένων που τηρεί το Ινστιτούτο με βάση τις ανάγκες της "αγοράς".
- Συλλογή των στοιχείων και τροφοδοσία των βάσεων δεδομένων. Για το σκοπό αυτό το Ι.ΜΕΤ. συνεργάζεται κατά περίπτωση με άλλους φορείς όπως η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία, διάφορα Υπουργεία, κλπ.
- Διαμόρφωση του σχετικού λογισμικού.
- Μέριμνα για την αξιοπιστία και ανανέωση των στοιχείων των βάσεων δεδομένων (συντήρηση) ώστε αυτά να είναι συνεχώς αξιοποιήσιμα.

Ο εν λόγω Τομέας έχει να επιδείξει για το 2002 τις παρακάτω δραστηριότητες:

1. **Δημιουργία βιβλιοθήκης** εξειδικευμένων βιβλίων και επιστημονικών περιοδικών στις Μεταφορές.
2. **Δημιουργία Βάσης Δεδομένων Ατυχημάτων** που περιλαμβάνει τμήματα περιοχών του Ελληνικού οδικού δικτύου (σε συνεργασία με το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης).
3. **Ανάπτυξη μόνιμης συνεργασίας με την Τροχαία Θεσσαλονίκης**, σε επίπεδο διαρκούς αυτόματης ενημέρωσης της βάσης δεδομένων ατυχημάτων. Η ενημέρωση αφορά τρίμηνες καταχωρήσεις και περιλαμβάνει ακριβή προσδιορισμό θέσης ατυχήματος (χιλιομετρική θέση ή οδό), ημερομηνία, αριθμό εμπλεκομένων και κατανομή αυτών σε θανόντες, τραυματίες (ελαφρά ή βαριά), αίτια, είδος σύγκρουσης, είδος οχημάτων (ΕΙΧ, ΕΔΧ κλπ) και αρμόδιο τμήμα Τροχαίας. Η βάση έχει ξεκινήσει να αναπτύσσεται για το Νομό Θεσσαλονίκης και αναμένεται να εμπλουτιστεί τα επόμενα έτη και για τους υπόλοιπους Νομούς της Ελλάδας.
4. **Δημιουργία της αρχιτεκτονικής και έναρξη της υλοποίησης των απαραίτητων Βάσεων Δεδομένων.**
5. **Δημιουργία κόμβου παροχής των υπηρεσιών και βάσεων δεδομένων του Τομέα μέσω διαδικτύου.**

B. Τομέας Διάδοσης Αποτελεσμάτων Έρευνας, Αξιολόγησης και Επιμόρφωσης

Βασικό αντικείμενο του τομέα αυτού είναι η προσπάθεια για τη διάδοση των αποτελεσμάτων της έρευνας που γίνεται στη χώρα όχι μόνο από το Ινστιτούτο, αλλά και τους άλλους φορείς που ασχολούνται με την έρευνα. Το Ι.ΜΕΤ. είναι για το λόγο αυτό σε επαφή και συνεργασία με τους αντίστοιχους Ελληνικούς φορείς ή των άλλων χωρών της ΕΕ και της Ευρώπης γενικότερα για διάδοση των αποτελεσμάτων της Έρευνας.

Ο Τομέας ασχολείται επίσης με την αξιολόγηση του επιτελούμενου έργου στην έρευνα των Μεταφορών στην Ελλάδα, καθώς και την επιμόρφωση στον Τομέα των Μεταφορών με έμφαση προγράμματα πρακτικής επιμόρφωσης του προσωπικού των φορέων Μεταφορών. Η αρμοδιότητα του Ινστιτούτου στον τομέα της επιμόρφωσης περιλαμβάνει την διαμόρφωση των σχετικών προγραμμάτων, τη δημιουργία των σχετικών εγχειριδίων, αλλά και λογισμικού εκπαίδευσης (π.χ. πολυμέσων, βιντεοκασετών) και την οργάνωση και διεξαγωγή σεμιναρίων.

Ο εν λόγω Τομέας έχει να επιδείξει για το 2002 τις παρακάτω δραστηριότητες :

1. «**Εκστρατεία BOB**» με τον ευρέως γνωστό τίτλο στο κοινό «**Αλκοόλ - Όχι Απόψε - Οδηγώ**». Στόχος της είναι η αφύπνιση της δημόσιας συνείδησης κατά της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ. Περιλαμβάνει και προσαρμογή εκπαιδευτικών εργαλείων στις σχολές οδήγησης και στη βασική σχολική εκπαίδευση.

Η επιτυχία της ενημερωτικής εκστρατείας βασίζεται στην ενημέρωση του κοινού με πειστικά επιχειρήματα και αποδείξεις που έχουν προκύψει έπειτα από έρευνες σειράς ετών, καθώς και με σειρά μετρήσεων - αποδεικτικών στοιχείων για τα αρνητικά αποτελέσματα του συνδυασμού αλκοόλ-οδήγησης. Έχουν δοθεί πληθώρα συνεντεύξεων στον Τύπο και στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, επεξηγώντας τα αποτελέσματα μακροχρόνιων ερευνών επάνω στο συνδυασμό οδήγησης – κατανάλωσης αλκοόλ, και έχει παραχθεί ειδικό βίντεο για τα Σχολεία.

Στους υποστηρικτές της “**Εκστρατείας Bob**” μέχρι σήμερα συγκαταλέγονται:

- Το περιοδικό «4Τροχοί» στο οποίο δημοσιεύτηκε υλικό της εκστρατείας BOB σε ολοσέλιδη έγχρωμη καταχώρηση στο τεύχος Σεπτεμβρίου.
- Η Ελληνική Λέσχη Αυτοκινήτου και Περιηγήσεων (ΕΛΠΙΑ) η οποία διένειμε ενημερωτικό υλικό σε σταθμούς διοδίων, σε γραφεία της ανά την Επικράτεια, σε αυτοκινητιστές που τους παρέχεται βοήθεια από την ΟΒΕΛΠΙΑ, σε εκδηλώσεις που σχετίζονται με το μηχανοκίνητο αθλητισμό (αγώνες, δεξιότητες κλπ).
- Η εταιρεία ενοικιάσεων αυτοκινήτων AVIS η οποία διένειμε ενημερωτικό υλικό σε γραφεία της σε όλη την επικράτεια, σε κιόσκια σε κεντρικές θέσεις ενοικίασης, σε μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες που συνεργάζονται με την

- εταιρεία, σε όλα τα Ελληνικά αεροδρόμια που φιλοξενούν γραφεία της εταιρείας.
- Ο μη κερδοσκοπικός οργανισμός της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Εκπαιδευτών Οδηγών Αυτοκινήτων (Π.Ο.Ε.Ε.Ο.Α.), που συνέβαλε στη διάδοση και αφομοίωση του υλικού από τους υποψήφιους οδηγούς, ένα ιδιαίτερα ευαίσθητο τμήμα του συνόλου των οδηγών.
 - Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΟΑΣΘ) που διένειμε έντυπο ενημερωτικό υλικό σε εκδοτήρια εισιτηρίων και έχει αναρτήσει για διάστημα δύο μηνών, την αφίσα με το κεντρικό μήνυμα της εκστρατείας στα οχήματα όλων των γραμμών (500 περίπου).
 - Ο αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος».
 - Ο αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία».
 - Ο ΗΣΑΠ και το ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ.
 - Διάφορες άλλες αεροπορικές εταιρείες για την προθυμία τους να διανείμουν έντυπο ενημερωτικό υλικό στα εκδοτήριά τους.

Περισσότερα για την εκστρατεία «BOB» αναφέρονται στο Παράρτημα Β.

Γ. Τομέας Κανονισμών, Προτύπων και Πρότυπων Διαδικασιών

Το αντικείμενο του Τομέα αυτού είναι η υποστήριξη και προώθηση με κάθε πρόσφορο μέσο των προσπαθειών για προτυποποίηση στο χώρο των μεταφορών και μεταφορικών μέσων στη χώρα μας. Στην άσκηση της αρμοδιότητας αυτής ο Τομέας και το Ινστιτούτο γενικότερα δεν υποκαθιστά άλλους αρμοδιότερους φορείς προτυποποίησης όπως ο ΕΛΟΤ, αλλά με την εξειδίκευση που έχει στις Μεταφορές εισηγείται και προτείνει προτυποποίηση διαδικασιών, υλικών και εξαρτημάτων στο σύστημα των μεταφορών (περιλαμβανομένων και των μεταφορικών μέσων). Έχει επίσης συνεργασία και ανταπόκριση με αντίστοιχους Κοινοτικούς ή Πανευρωπαϊκούς φορείς στον τομέα της προτυποποίησης για ότι αφορά τις μεταφορές.

Πέραν από τα παραπάνω ο Τομέας αυτός ασχολείται και με τη μετάφραση στα Ελληνικά ξένων προτύπων που ενδιαφέρουν την Ελλάδα, καθώς και την τήρηση διεθνών κανονισμών και προτύπων στις Μεταφορές που έχει αποδεχθεί η χώρα μας (π.χ. πρότυπα ADR για μεταφορά επικίνδυνων υλικών).

Ο εν λόγω Τομέας έχει να επιδείξει για το 2002 τις παρακάτω δραστηριότητες :

1. Έναρξη **μετάφρασης στα Ελληνικά των προτύπων ADR** για τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών και φορτίων. Η μετάφραση και η προσαρμογή στην Ελληνική πραγματικότητα αναμένεται να ολοκληρωθούν εντός του τρέχοντος έτους (2003).
2. Πρόταση προς την ΓΓΕΤ για συγχρηματοδότηση **δημιουργίας εργαστηρίου spin-off μέτρησης ποιότητας υλικών οριζόντιας και κάθετης σήμανσης οδών** και

αξιολόγησης νέων τεχνολογιών υλικών.

4. Ποιοτικός Έλεγχος και Ασφάλεια των Μεταφορών

Βασικό αντικείμενο του Τομέα αυτού στον ποιοτικό έλεγχο, είναι η υποβοήθηση της λειτουργίας των αρμοδίων κατά περίπτωση Κυβερνητικών ή άλλων Υπηρεσιών στον έλεγχο της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών από το σύστημα των Μεταφορών ή τμήματά του. Η "υποβοήθηση" αυτή συνίσταται στην παροχή των επιστημονικών γνώσεων για αποτίμηση της ποιότητας των προσφερομένων υπηρεσιών (επίπεδο εξυπηρέτησης, ανταπόκριση στις προσδοκίες του κοινού, κλπ.) από τα διάφορα μεταφορικά μέσα ή φορείς, η συλλογή ή ανάλυση των απαραίτητων στοιχείων και η επίσημη γνωμοδότηση, όπου απαιτείται.

Πέρα από το θέμα του ποιοτικού ελέγχου, ο Τομέας αυτός έχει στην αρμοδιότητά του τη διεξαγωγή έρευνας και γνωμοδοτήσεων σε θέματα που αφορούν την ασφάλεια των μεταφορών σε όλους τους τομείς. Ειδικότερα ασχολείται με ανάλυση των συνθηκών και παραγόντων που επηρεάζουν την ασφάλεια των μεταφορών σε όλα τα μεταφορικά μέσα, την εφαρμογή των διεθνών κανονισμών και αποφάσεων που αφορούν την ασφάλεια των μεταφορών, κλπ. Η συλλογή και τήρηση στατιστικών στοιχείων που αφορούν ατυχήματα γίνεται από τον Τομέα τεκμηρίωσης και βάσεων δεδομένων με ανάθεση από τους καθ' ύλην αρμόδιους φορείς.

Ο εν λόγω Τομέας έχει να επιδείξει για το 2002 τις παρακάτω δραστηριότητες :

1. Ανάδειξη του ΙΜΕΤ. σε **Κέντρο Αριστείας** σε θέματα ελέγχου της δυναμικής συμπεριφοράς του οδηγού στο Ε.Κ.Ε.Τ.Α./Ι.ΜΕΤ. Το έργο έχει ως στόχο την ανάπτυξη ενός Κέντρου Αριστείας σε θέματα ελέγχου της δυναμικής συμπεριφοράς του οδηγού η οποία αποτελεί ένα πολύ βασικό στοιχείο της οδικής ασφάλειας και αποτελεσματικότητας των μεταφορών.
2. Έργο **AWAKE**. Στοχεύει στη διαμόρφωση συστήματος αποτελεσματικής εκτίμησης της ενάργειας του οδηγού και προειδοποίησής του, σύμφωνα με τις κυκλοφοριακές συνθήκες. Ο στόχος του συστήματος είναι η αύξηση της οδικής ασφάλειας, μέσω μείωσης του αριθμού και των συνεπειών των ατυχημάτων λόγω μειωμένης ενάργειας (εγρήγορσης) του οδηγού.
3. Έργο **AGILE**. Στοχεύει στην υποστήριξη της κινητικότητας, οδικής ασφάλειας και ποιότητας ζωής των ηλικιωμένων ατόμων μέσω της οδήγησης αυτοκινήτου, μέσω της ανάπτυξης ενός νέου συστήματος εκπαίδευσης, πληροφόρησης, παροχής συμβουλών και εκτίμησης της ικανότητας οδήγησης των ηλικιωμένων ατόμων.
4. Έργο **CONSENSUS**. Στοχεύει στην ανάπτυξη ενός Δικτύου Αριστείας συστηματικής ανταλλαγής πληροφοριών, που αφορά την εκτίμηση των

ικανοτήτων οδήγησης ΑμΕΑ και στη διάδοση τεχνογνωσίας μεταξύ των Ευρωπαϊκών χωρών.

Περισσότερα για τα παραπάνω έργα αναφέρονται στο Παράρτημα Β που αναφέρονται τα Ερευνητικά Έργα και Προγράμματα του Ι.ΜΕΤ.

Ε. Εξειδικευμένες Αναλύσεις και Έρευνες στις Μεταφορές

Ο Τομέας αυτός περιλαμβάνει την εκπόνηση όλων των ερευνητών προγραμμάτων που αναλαμβάνει το Ινστιτούτο και που δεν εμπίπτουν στους άλλους Τομείς. Το Ινστιτούτο αναλαμβάνει εξειδικευμένα προγράμματα έρευνας και αναλύσεις όπως αναφέρονται στον σκοπό που του ανατίθεται από Ελληνικούς ή άλλους φορείς, ιδιωτικούς ή δημόσιους. Επίσης μετέχει για το σκοπό αυτό σε ομάδες εκπόνησης τέτοιων έργων (consortia).

Ο εν λόγω Τομέας έχει να επιδείξει για το 2002 τις παρακάτω δραστηριότητες :

1. Έργο **IMAGE**. Σκοπεύει να αποτελέσει το εργαλείο παροχής ηλεκτρονικών υπηρεσιών/δεδομένων στους τελικούς χρήστες, με σκοπό την κάλυψη των γενικών μεταφορικών τους αναγκών σε ένα πολύπλοκο γεωγραφικό περιβάλλον.
2. Έργο **GIFTS**. Στοχεύει στη δημιουργία μιας ολοκληρωμένης πλατφόρμας παροχής υπηρεσιών μέσω Internet σε όλα τα μέρη μιας εμπορευματικής μεταφοράς.
3. Έργο **TRANSLOGNET**. Αποτελεί διακρατική συνεργασία στην περιοχή του Διαδρόμου Αδριατικής – Ιονίου. Παρέχει τη δυνατότητα χρησιμοποίησης τηλεματικών εφαρμογών μέσα στους λιμένες, καθώς και σε άλλα σχετιζόμενα με αυτούς κομβικά σημεία της περιοχής.
4. Έργο **Παρατηρητήριο Χωρικών Επιπτώσεων Εγνατίας Οδού (ΠΑΧΩΕ)**. Παρέχει ένα μεθοδολογικό εργαλείο στα πλαίσια λειτουργίας του ΠΑΧΩΕ, ικανό να αποτυπώνει τις άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις από την κατασκευή της Εγνατίας Οδού στη χωροταξική οργάνωση της χώρας και ειδικότερα της Βορείου Ελλάδας.
5. Έργο **DISTINCT**. Αναφέρεται στην τελειοποίηση – ολοκλήρωση εφαρμογών με σκοπό την ολοκλήρωση του συστήματος έξυπνων καρτών που αναπτύχθηκε στα πλαίσια του ερευνητικού προγράμματος DISTINCT.
6. Έργο **ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΙΓΑΙΟΥ**. Στοχεύει στην εξεύρεση εναλλακτικών λύσεων οργάνωσης της εξυπηρέτησης του δικτύου των ακτοπλοϊκών συνδέσεων μεταξύ των άγονων νησιών του Αιγαίου, και της οικονομοτεχνικής αξιολόγησής τους.
7. Έργο **SPORT4ALL**. Σκοπεύει στην παροχή υπηρεσιών, οι οποίες θα απευθύνονται σε ηλικιωμένους και σε Άτομα με Ειδικές Ανάγκες (ΑμΕΑ) και θα

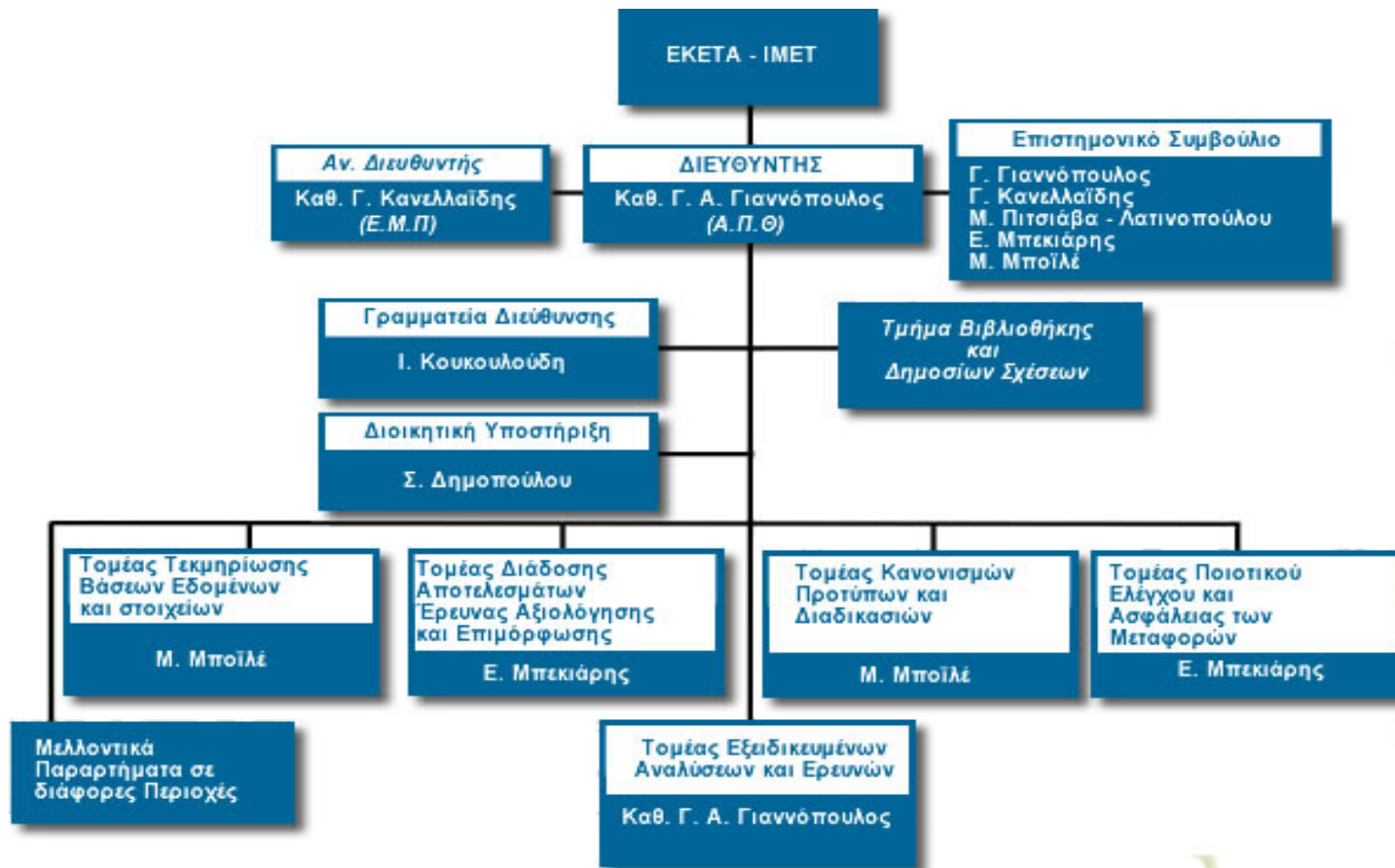
συνεισφέρουν στη συμμετοχή τους σε αθλητικά γεγονότα μέσω της ηλεκτρονικής κοινωνίας (e-society).

8. Έργο «**Υπηρεσίες γνωμοδότησης προς το Υπουργείο Μεταφορών**». Στοχεύει στην παροχή υπηρεσιών συμβούλου προς το Υπουργείο Μεταφορών, υπηρεσίες σχετικές με έρευνες και αναλύσεις για το σύστημα μεταφορών της Θεσσαλονίκης.
9. Έργο **UPTUN**. Στοχεύει στην εξεύρεση νέων μεθόδων βελτίωσης της πυρασφάλειας σε σήραγγες, ένα θέμα το οποίο έχει τεθεί επί τάπητος μετά από πρόσφατα συμβάντα που είχαν τεράστιο κόστος σε ανθρώπινες ζωές.
10. Έργο **RURAL WINS**. Στοχεύει στο σχεδιασμό ενός στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης Τεχνολογιών Πληροφορίας και Υπολογιστών (ICT) σε αγροτικές και παράκτιες περιοχές, καθώς και σε νησιά.
11. Έργο **IMMACULATE**. Στοχεύει στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και στη μείωση των επιπέδων θορύβου σε αστικές περιοχές μέσω ενός πρωτοποριακού συνδυασμού τεχνολογιών καθαρών οχημάτων (όλων των τύπων) με προηγμένα συστήματα τεχνολογιών στο χώρο των μεταφορών.

Περισσότερα για τα παραπάνω έργα αναφέρονται στο Παράρτημα Β.

2.3 ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ

Το οργανόγραμμα του Ι.ΜΕΤ σύμφωνα με τους πέντε τομείς έργου και η ευρύτερη Οργανωτική Δομή του Ινστιτούτου φαίνεται στο Σχήμα 1.



Σχήμα 1: Οργανόγραμμα Ελληνικού Ινστιτούτου Μεταφορών

2.4 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

2.4.1 Βαθμίδες και νομοθετικό πλαίσιο

Το Ινστιτούτο διοικείται από το Διευθυντή του, αναπληρούμενο από τον Αναπληρωτή Διευθυντή όταν χρειάζεται. Το Διευθυντή πλαισιώνει το Επιστημονικό Συμβούλιο του Ινστιτούτου (ΕΣΙ) το οποίο είναι πενταμελές.

Στο Ι.ΜΕΤ. απασχολείται μόνιμο προσωπικό (ερευνητές Α', Β', Γ' και Δ' βαθμίδας), προσωπικό με σύμβαση έργου, ορισμένου ή αορίστου χρόνου, και εξωτερικοί συνεργάτες – εμπειρογνώμονες ή υπό μορφή συμβούλων. Η οικονομική και διοικητική του υποστήριξη γίνεται από το Κέντρο Διοίκησης του Ε.Κ.Ε.Τ.Α. Η οικονομική διαχείριση υπόκειται σε ετήσιο έλεγχο από ορκωτούς λογιστές.

Το προσωπικό του Ινστιτούτου διακρίνεται σε ερευνητικό, τεχνικό (επιστημονικό και μη) και διοικητικό – βοηθητικό.

Βαθμίδες Ερευνητικού προσωπικού

Το ερευνητικό προσωπικό κατατάσσεται σε τέσσερις βαθμίδες: Α' (Διευθυντής Ερευνών), Β' (κύριος ερευνητής), Γ' (εντεταλμένος ερευνητής), Δ' (δόκιμος ερευνητής).

Η πρόσληψη των ερευνητών γίνεται με σύμβαση αορίστου χρόνου για τις βαθμίδες Α' και Β' και ορισμένου χρόνου για τις βαθμίδες Γ' και Δ', ύστερα από προκήρυξη, στην οποία ορίζονται και οι βαθμίδες που θα έχουν οι προσλαμβανόμενοι ερευνητές.

Ο αριθμός των θέσεων κατά ειδικότητα ορίζεται με την αντίστοιχη προκήρυξη πλήρωσης θέσεων με βάση τον αριθμό των ερευνητικών προγραμμάτων που εκτελούνται.

Η προκήρυξη για την πρόσληψη ερευνητών γίνεται με απόφαση του ΔΣ του Ε.Κ.Ε.Τ.Α., ύστερα από πρόταση του Διευθυντή του Ινστιτούτου και του Επιστημονικού Συμβουλίου.

Για την πρόσληψη σε οποιαδήποτε βαθμίδα (Α', Β', Γ', Δ') ερευνητή του Ι.ΜΕΤ. απαιτείται η κατοχή διδακτορικού διπλώματος αντίστοιχης ειδικότητας των επιστημονικών τομέων του Ινστιτούτου, η οποία ορίζεται ειδικότερα με τη σχετική προκήρυξη, καθώς και η συνδρομή των προσόντων που απαιτούνται για κάθε βαθμίδα ερευνητή, σύμφωνα με τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 15 του Ν. 1514/85, που εφαρμόζονται εδώ αναλόγως.

Ως προς τη διαδικασία κρίσης, το χρόνο παραμονής σε κάθε βαθμίδα, τις αποδοχές των ερευνητών, τις ερευνητικές άδειες, την μετάκληση και τον διορισμό ελλήνων επιστημόνων σε κενή θέση ερευνητή βαθμίδας Α' κ.λπ. εφαρμόζονται αναλόγως οι διατάξεις των άρθρων 16, 17 και 18 του Ν. 1514/85.

Για τις ανάγκες των ερευνητικών προγραμμάτων του Ινστιτούτου, μπορεί να απασχοληθούν:

- Επισκέπτες-εμπειρογνώμονες ερευνητές
- Συνεργαζόμενοι ερευνητές
- Μεταπτυχιακοί φοιτητές
- Μέλη ΔΕΠ των ΑΕΙ

Οι παραπάνω 4 κατηγορίες προσωπικού διέπονται από τις διατάξεις του άρθρου 19 του Ν. 1514/85, που εφαρμόζονται ανάλογα.

Βαθμίδες Τεχνικού Προσωπικού

Για την εκτέλεση ειδικών επιστημονικών και τεχνικών εργασιών υποδομής και λειτουργίας του Ινστιτούτου, για την υποστήριξη της έρευνας, την ανάπτυξη της τεχνολογίας και την προσφορά υπηρεσιών προς τρίτους μπορεί ύστερα από προκήρυξη να προσλαμβάνονται με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου ορισμένου ή αορίστου χρόνου, οι ακόλουθες κατηγορίες προσωπικού με τα περιγραφόμενα τυπικά προσόντα :

Ειδικοί Λειτουργικοί Επιστήμονες

Προσόντα που απαιτούνται για την πρόσληψη σε θέσεις Ειδικών Λειτουργικών Επιστημόνων είναι τα οριζόμενα στο άρθρο 20 του Ν. 1514/85. Οι Ειδικοί Λειτουργικοί Επιστήμονες κατατάσσονται σε βαθμίδες Α', Β', Γ' και Δ'. Ως προς τα ελάχιστα προσόντα που απαιτούνται για την σε κάθε βαθμίδα πρόσληψη Ειδικών Λειτουργικών Επιστημόνων, τη διαδικασία κρίσης για πρόσληψη και προαγωγή, τον χρόνο παραμονής στη βαθμίδα, το μισθολογικό, ασφαλιστικό και συνταξιοδοτικό καθεστώς των Ειδικών Λειτουργικών Επιστημόνων και τις ερευνητικές τους άδειες ισχύουν ανάλογα τα προβλεπόμενα για τους Ειδικούς Λειτουργικούς Επιστήμονες των Ερευνητικών Ιδρυμάτων – ΝΠΔΔ, που εποπτεύονται από της Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας του Υπουργείου Ανάπτυξης. Ο αριθμός των θέσεων κατά ειδικότητα ορίζεται με την αντίστοιχη προκήρυξη πλήρωσης θέσεων με βάση τον αριθμό των ερευνητικών προγραμμάτων που εκτελούνται.

Ειδικοί Τεχνικοί Επιστήμονες

Προσόντα για την πρόσληψη σε θέσεις ειδικών τεχνικών επιστημόνων ορίζονται τα αντίστοιχα κατά ειδικότητα πτυχία ή διπλώματα ΑΕΙ της ημεδαπής, ή ισότιμα αντίστοιχης ειδικότητας σχολών της αλλοδαπής και γνώσεις και εμπειρία σε θέματα υποδομής και

υποστήριξης της έρευνας και τεχνολογίας, που αποδεικνύονται από βεβαιώσεις σχετικής προϋπηρεσίας τους. Απαραίτητη είναι η άριστη γνώση μιας από τις γλώσσες Αγγλική, Γαλλική ή Γερμανική. Ο αριθμός των θέσεων κατά ειδικότητα ορίζεται με την αντίστοιχη προκήρυξη πλήρωσης θέσεων με βάση τον αριθμό των ερευνητικών προγραμμάτων που εκτελούνται.

Τεχνολόγοι Εφαρμογών

Προσόντα για την πρόσληψη σε θέσεις τεχνολόγων εφαρμογών ορίζονται τα προβλεπόμενα στα Π.Δ. 194/88 και 172/92, καθώς και γνώσεις και εμπειρία σε θέματα υποδομής και υποστήριξης της έρευνας και τεχνολογίας που αποδεικνύονται από βεβαιώσεις σχετικής προϋπηρεσίας τους. Απαραίτητη είναι η άριστη γνώση μιας από τις γλώσσες Αγγλική, Γαλλική ή Γερμανική. Ο αριθμός των θέσεων κατά ειδικότητα ορίζεται με την αντίστοιχη προκήρυξη πλήρωσης θέσεων με βάση τον αριθμό των ερευνητικών προγραμμάτων που εκτελούνται.

Τεχνικοί

Προσόντα για την πρόσληψη σε θέσεις τεχνικών ορίζονται κατά ειδικότητα τα προβλεπόμενα στα Π.Δ. 194/88 και 172/92 καθώς και ειδικές γνώσεις που αποδεικνύονται από βεβαιώσεις προϋπηρεσίας τους. Ο αριθμός των θέσεων κατά ειδικότητα ορίζεται με την αντίστοιχη προκήρυξη πλήρωσης θέσεων με βάση τον αριθμό των ερευνητικών προγραμμάτων που εκτελούνται.

Διοικητικό Προσωπικό

Για τη στελέχωση των διοικητικών και οικονομικών υπηρεσιών του Ινστιτούτου, μπορεί ύστερα από προκήρυξη με την οποία ορίζεται ο αριθμός των προς πλήρωση θέσεων να προσλαμβάνονται με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου ορισμένου ή αορίστου χρόνου, οι ακόλουθες κατηγορίες προσωπικού με τα περιγραφόμενα κατωτέρω τυπικά προσόντα :

Κλάδος Διοικητικός – Οικονομικός Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης (ΠΕ)

Προσόντα διορισμού στις θέσεις του κλάδου ορίζονται τα προβλεπόμενα στις διατάξεις των Π.Δ. 194/88 και 172/92.

Κλάδος Διοικητικός – Λογιστικός Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης (ΤΕ)

Προσόντα διορισμού στις θέσεις του κλάδου ορίζονται τα προβλεπόμενα στις διατάξεις των Π.Δ. 194/88 και 172/92.

Κατά την πρόσληψη του παραπάνω προσωπικού Πανεπιστημιακής ή Τριτοβάθμιας

Εκπαίδευσης συνεκτιμάται και η γνώση μιας των γλωσσών που καθορίζεται στην προκήρυξη, που αποδεικνύεται με First Certificate in English των Πανεπιστημίων Cambridge ή Michigan για την αγγλική γλώσσα ή αντίστοιχο τίτλο άλλης ξένης γλώσσας.

Κλάδος Διοικητικός Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης (ΔΕ)

Προσόντα διορισμού στις θέσεις του κλάδου ορίζονται τα προβλεπόμενα στις διατάξεις των Π.Δ. 194/88 και 172/92.

Οι προσλαμβανόμενοι για γραμματείς θα πρέπει να γνωρίζουν άριστα μία από τις γλώσσες Αγγλική, Γαλλική, Γερμανική, Ιταλική.

Κλάδος Βοηθητικού Προσωπικού (ΥΕ)

Προσόντα διορισμού στις θέσεις του κλάδου ορίζονται τα προβλεπόμενα στις διατάξεις των Π.Δ. 194/88 και 172/92.

Όπου απαιτείται παραπάνω άριστη γνώση ξένης γλώσσας αυτή αποδεικνύεται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις διατάξεις του άρθρου 5 του Π.Δ. 172/92 (ΦΕΚ 81 Α΄).

Για την πρόσληψη του ανωτέρω προσωπικού εφαρμόζονται οι εκάστοτε ισχύουσες διαδικασίες πρόσληψης προσωπικού των φορέων του δημόσιου τομέα.

Επιτρέπεται τέλος η απόσπαση από και προς το Ινστιτούτο, ερευνητών, ειδικών επιστημόνων, τεχνικών και διοικητικών υπαλλήλων, άλλου ερευνητικού ιδρύματος, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 22 του Ν. 1514/85. Η απόσπαση ενεργείται ή για λόγους εύρυθμης λειτουργίας της έρευνας ή ορθολογικής αξιοποίησης του ερευνητικού προσωπικού και εγκαταστάσεων ή ύστερα από αίτηση του αποσπώμενου με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης, ύστερα από σύμφωνη γνώμη του Δ.Σ. του ενδιαφερόμενου κέντρου ή του Διευθυντή του ενδιαφερόμενου ινστιτούτου. Ο χρόνος απόσπασης ορίζεται με σχετική υπουργική απόφαση ανάλογα με τη διάρκεια ανάγκης παροχής του έργου, κατά παρέκκλιση των διατάξεων που ισχύουν.

2.4.2 Το προσωπικό του Ι.ΜΕΤ. το 2002

Το επιστημονικό προσωπικό του Ι.ΜΕΤ. το 2002 αποτελείτο από τους:

- Καθ. Γ. Γιαννόπουλο, Πολιτικό Μηχανικό - Συγκοινωνιολόγο, Διευθυντή Ι.ΜΕΤ.
- Καθ. Γ. Κανελλαΐδη, Πολιτικό Μηχανικό - Συγκοινωνιολόγο, Αναπλ. Διευθυντή Ι.ΜΕΤ.
- Δρ. Ε. Μπεκιάρη, Μηχανολόγο Μηχανικό – Συγκοινωνιολόγο, Κύριο Ερευνητή Ι.ΜΕΤ (Ερευνητής Β).
- Δρ. Μ. Μποϊλέ, Πολιτικό Μηχανικό – Συγκοινωνιολόγο, Κύρια Ερευνήτρια Ι.ΜΕΤ (Ερευνήτρια Β).
- Δρ. Φ. Στεργιόπουλο, Ηλεκτρολόγο Μηχανικό
- Μ. Μορφουλάκη, Διπλ. Πολιτικό Μηχανικό - Συγκοινωνιολόγο
- Α. Τσιούτρα, Διπλ. Πολιτικό Μηχανικό, MSc Περιβαλλοντολόγο - Συγκοινωνιολόγο

Το λοιπό Διοικητικό και Επιστημονικό προσωπικό του Ι.ΜΕΤ. για το έτος 2002 ήταν:

- Τριαντατέσσερις Επιστημονικοί Συνεργάτες με σύμβαση έργου.
- Μία Διοικητική και Οικονομική Υπεύθυνη, πτυχιούχος της Νομικής Σχολής του Δ.Π.Θ.
- Δύο γραμματείς, πτυχιούχοι ιδιωτικών σχολών γραμματέων.
- Μία Προπτυχιακή Υπότροφος, τελειόφοιτη φοιτήτρια του τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

Βιογραφικά σημειώματα για το κύριο επιστημονικό προσωπικό δίνονται στο Παράρτημα Α.

2.4.3 Πολιτική Ανθρώπινου Δυναμικού

Οι ανάγκες σε προσωπικό στο Ι.ΜΕΤ. ανά έτος και σύμφωνα και με τις προβλεπόμενες δραστηριότητες και τομείς (οι αριθμοί δίνονται αθροιστικά), εκτιμώνται ως εξής:

2003: 10 άτομα επιστημονικό προσωπικό, 2 άτομα στις οικονομικές υπηρεσίες και την οικονομική διαχείριση έργων, 2 τεχνικοί εργαστηρίου, 2 για γραμματειακή υποστήριξη, 1 βιβλιοθηκονόμος.

2004: 15 άτομα επιστημονικού προσωπικού, 2 άτομα στις οικονομικές υπηρεσίες και την οικονομική διαχείριση έργων, 2 τεχνικοί εργαστηρίου, 3 για γραμματειακή υποστήριξη, 1 βιβλιοθηκονόμος

2005-2006: Σταδιακή αύξηση επιστημονικών προσωπικού στα 25 άτομα, 3 άτομα στις οικονομικές υπηρεσίες και την οικονομική διαχείριση έργων, 4 άτομα τεχνικοί εργαστηρίου,

3 άτομα γραμματειακή υποστήριξη, 1 βιβλιοθηκονόμος.

Το περαιτέρω επιστημονικό προσωπικό θα είναι των παρακάτω ειδικοτήτων ανάλογα με τις ανάγκες. Η παρουσίαση είναι κατά σειρά εκτιμώμενης φθίνουσας ποσοστιαίας αναλογίας στο σύνολο του προσωπικού:

- Συγκοινωνιολόγοι,
- Πολιτικοί Μηχανικοί, ή Τοπογράφοι με ειδίκευση σε οδοποιία, λιμενικά ή λοιπά στοιχεία κατασκευής συγκοινωνιακών έργων,
- Μηχανολόγοι, Ηλεκτρολόγοι και Ηλεκτρονικοί Μηχανικοί,
- Περιβαλλοντολόγοι (Χημικοί Μηχανικοί, ή Μηχανικοί Περιβάλλοντος),
- Οικονομολόγοι και
- Στατιστικολόγοι.

3. ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΕΡΓΟ Ι.ΜΕΤ.**3.1 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΓΑ Ι.ΜΕΤ. ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ 2001-2003.**

Ο Πίνακας 1 δείχνει τη χρονική κατανομή των έργων κατά τη διετία 2001-2002. Με το σύμβολο ✓ καταδεικνύονται τα ενεργά έργα, ενώ με το σύμβολο - τα μη ενεργά.

Πίνακας 1: Χρονική κατανομή των έργων του Ι.ΜΕΤ. κατά τη διετία 2001-2002.

ΟΝΟΜΑ ΕΡΓΟΥ	2001	2002
GIFTS	✓	✓
AWAKE	✓	✓
TRANSLOGNET	✓	✓
ΠΑΧΩΕ	✓	-
DISTINCT	✓	-
IMAGE	✓	✓
ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	✓	✓
BOB-CAMPAIGN	✓	✓
ΑΡΙΣΤΕΙΑ	-	✓
AGILE	-	✓
SPORT4ALL	-	✓
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΡΟΣ Υ.ΜΕ.	-	✓
UPTUN	-	✓
CONSENSUS	-	✓
RURAL WINS	-	✓
IMMACULATE	-	✓

3.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΝΕΑ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Παράλληλα διαμορφώθηκαν και υποβλήθηκαν μέσα στο 2002, 25 προτάσεις για νέα ερευνητικά έργα. Εξ' αυτών οι δώδεκα (12) αφορούσαν έργα συγχρηματοδοτούμενα από την Ε.Ε. και οι έξι (6) έργα συγχρηματοδοτούμενα από τον Κρατικό Προϋπολογισμό. Επίσης υποβλήθηκαν επτά (7) προτάσεις για δράσεις προς την Κοινωνία της Πληροφορίας στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (Π.Κ.Μ.)

Οι πίνακες 2-6 που ακολουθούν περιέχουν αναλυτικότερη πληροφόρηση σχετικά με τις προτάσεις για νέα ερευνητικά έργα που έγιναν κατά το 2002. Πιο συγκεκριμένα περιλαμβάνουν πληροφόρηση σχετικά με:

- Προτάσεις για ερευνητικά έργα χρηματοδοτούμενα από την Ε.Ε. Περιλαμβάνει δώδεκα (12) προτάσεις, συνολικού προϋπολογισμού 3,85 εκατ. ευρώ.
- Προτάσεις για ερευνητικά έργα χρηματοδοτούμενα από το εσωτερικό. Περιλαμβάνει έξι (6) προτάσεις, συνολικού προϋπολογισμού 1,17 εκατ. ευρώ.
- Προτάσεις που έγιναν κατά την περίοδο 2000-2001 κατά το πρώτο έτος λειτουργίας του Ι.ΜΕΤ., συνολικού προϋπολογισμού 0,78 εκατ. ευρώ.
- Προτάσεις για δράσεις στην Κοινωνία της Πληροφορίας Π.Κ.Μ. από Ε.Κ.Ε.Τ.Α./Ι.ΜΕΤ. Περιλαμβάνει επτά (7) προτάσεις, συνολικού προϋπολογισμού 7,38 εκατ. ευρώ.
- Από το σύνολο των 18 προτάσεων του έτους 2002, αν εξαιρεθούν οι 7 που έγιναν προς τους φορείς του προγράμματος Κοινωνία της Πληροφορίας, «άτυπα» (για προετοιμασία δηλαδή των αντίστοιχων διαγωνισμών που όμως δεν έχουν προκηρυχθεί ακόμα), ενεκρίθησαν οι δέκα (10), εκ των οποίων οι τέσσερις (4) συνολικού προϋπολογισμού 2,92 εκατ. ευρώ τελούσαν στο τέλος του 2002 υπό καθεστώς υπογραφής Συμβολαίων.

Πίνακας 2: Προτάσεις Ι.ΜΕΤ. για ερευνητικά έργα κατά το 2002

A/A	ΑΚΡΩΝΥΜΙΟ ΕΡΓΟΥ	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΗΜΕΡ. ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ	ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ	ΡΟΛΟΣ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (Euro)	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
1	VOLUNTEER	Leonardo da Vinci	11/01/02	For driving school instructors and professional drivers	Coordinator	160.000	75%
2	e-BIT	IST	20/02/02	E-Business Interoperability for Transport	Contractor	39.434	100%
3	IMONODE	INTERREG IIB CADSES	23/07/02	Integration of cargo transport Modes and Nodes in the CADSES area	Leading Partner	1.200.000	75%
4	CITY PORTS	INTERREG IIB CADSES	23/07/02	Pilot project network for goods distribution logistics in city systems	Project partner	425.000	75%
5	GILDANET	INTERREG IIB CADSES	24/07/02	GILDANET	Project partner	1.000.000	75%
6	IMAGINE	eTen (1.3) DGINFSO	17/09/02	IMAGINE	Contractor	442.000	50%
7	TESEUS	Alis	09/10/02	TELEmatic Services Using Self-Organising Practices in Disadvantaged Areas and Communities	Partner	145.000	80%
8	ASSIST	Asia IT&C	10/10/02	Asia-Europe Liaison Activities for IT&C in intermodal Freight transport with emphasis on port Management & organization (ASSIST)			
9	VETERAN	Leonardo da Vinci	25/10/02	Pan European Vocational Understanding and life-long training scheme in clean vehicles for driving school instructors and car mechanics	CO	160.000	75%
10	CREDIT	SOKRATES PROGRAMME	25/10/02	Valuing Knowledge and competencies acquired through experience and their accreditation for elderly workers	CO	67.000	75%
11	VIRTUE	SOKRATES PROGRAMME	29/10/02	Virtual and augmented reality use for cross-curricular, open and distance learning	Partner	54.000	75%
12	PREVENT	Leonardo da Vinci	30/10/02	Develop a training programme to improve work zone safety	CO	160.000	75%
ΣΥΝΟΛΟ						3.852.434	

Πίνακας 3: Προτάσεις που υποβλήθηκαν το 2001-2002 εκτός Ε.Ε.

A/A	ΑΚΡΩΝΥΜΙΟ ΕΡΓΟΥ	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΗΜΕΡ. ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ	ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ	ΡΟΛΟΣ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (Euro)
1	WEB PORTAL	ΓΓΕΤ	31/07/01	Υλοποίηση πύλης στο διαδίκτυο σε θέματα τηλεματικής Μεταφορών	Coordinator	299.586
2	ITE	ΓΓΕΤ	25/09/01	Τεχνολογική Προοπτική Διερεύνηση στην Ελλάδα	Subcontractor	20.543
3	Σύστημα Δεδομένων	ΥΕΟ Μέτρο 3.3 Πράξη 3	03/12/01	Ολοκληρωμένο Ψηφιακό σύστημα Καταγραφής και Οργάνωσης Κυκλοφοριακών Δεδομένων	Κύριος φορέας	570.000
4	Παροχή τηλεματικών υπηρεσιών στα άτομα με ειδικές ανάγκες	ΓΓΕΤ	07/06/02	Παροχή τηλεματικών υπηρεσιών σε άτομα με ιδιαίτερες ανάγκες για τη διάχυση της πληροφορίας σε σχέση με αθλητικές εκδηλώσεις	Subcontractor του INA Α.Ε	35.000
5	POLCORRIDOR	ΓΓΕΤ	17/06/02	POLCORRIDOR LOGCHAIN STUDY	Subcontractor του ΟΣΕ Α.Ε	50.146
6	Δημιουργία εργαστηρίου	ΓΓΕΤ	17/09/02	Δημιουργία εργαστηρίου για τον έλεγχο της φωτεινότητας και αντανακλαστικότητας των υλικών κατακόρυφης σήμανσης οδών	Κύριος φορέας	29.000
7	EIKONA	ΓΓΕΤ	20/12/02	Ανθρώπινο δίκτυο ΕκΤ επιμόρφωσης σε τεχνολογίες εικονικής πραγματικότητας	Partner	32.628
8	ADHRITO	ΓΓΕΤ	20/12/02	Human Network for the Strong Promotion of Road Safety in Greece	Κύριος φορέας	60.000
9	Αλβανικό Κέντρο	ΓΓΕΤ	20/12/02	Δημιουργία Εθνικού Αλβανικού Κέντρου για το Σχεδιασμό των Μεταφορών	Partner	11.098
10	Ευφές σύστημα	ΓΓΕΤ	17/02/03	Ευφές σύστημα ταξιδιού, πληροφόρησης ταξιδιωτή και κράτησης θέσεων σε συνδυασμένα	Partner	61.833
11	ANKO-ΕΚΕΤΑ/ΙΜΕΤ	ΠΕΠΕΡ 2	28/02/03	Ολοκληρωμένο σύστημα Logistics για την Οργάνωση και Λειτουργία της Εφοδιαστικής Αλυσίδας	Υπεργολάβος	97.000
ΣΥΝΟΛΟ						1.169.834

Πίνακας 4: Προτάσεις που υποβλήθηκαν την περίοδο 2000-2001

A/A	ΑΚΡΩΝΥΜΙΟ ΕΡΓΟΥ	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ	ΗΜΕΡ. ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ	ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΟΥ	ΡΟΛΟΣ	ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (Euro)
1	ΠΕΠΕΡ	ΠΕΠΕΡ	20/11/00	Δημιουργία πληροφοριακού συστήματος για την ολοκλήρωση της εφοδιαστικής αλυσίδας		45.000
2	ISCBS	EUREKA	10/05/01	Intermodal Supply Chain Brokerage System	Coordinator	24.000
3	BCSE	EUREKA	10/05/01	Border crossing optimisation for railway freight flow in SE Europe	Coordinator	22.750
4	MATE	DG TREN	08/09/01	Ανάπτυξη συστήματος διάγνωσης βλαβών για ναυτικές μηχανές και συστήματα	Partner	500.000
5	MEDIATION	INCO-MED	10/09/01	Port-related interoperability between mediterranean ports	Contractor	150.900
6	ENVITRANS	LIFE	09/10/01	Μεθοδολογία ομογενούς εφαρμογής της οδηγίας ΕΕ 94/62/CE	Partner	37.000
ΣΥΝΟΛΟ						

Πίνακας 5: Προτάσεις εν αναμονή συμβολαίου

A/A	ΑΚΡΩΝΥΜΙΟ ΕΡΓΟΥ	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ (EURO)
1	WEB PORTAL (ΓΓΕΤ)	Υλοποίηση πύλης στο διαδίκτυο σε θέματα τηλεματικής Μεταφορών	299.586
2	IMONODE	Integration of cargo transport Modes and Nodes in the CADSES area	1.200.000
3	CITY PORTS	Pilot project network for goods distribution logistics in city systems	425.000
4	GILDANET	INTERREG IIB CADSES	1.000.000
ΣΥΝΟΛΟ			2.924.586

Πίνακας 6: Προτάσεις για δράσεις στην Κοινωνία της Πληροφορίας προς την Π.Κ.Μ.

A/A	ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ	ΚΟΣΤΟΣ ΕΡΓΟΥ ΕΥΡΩ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΑΠΑΝΗΣ
1	Δημιουργία Δυναμικού Προσομοιωτή Οδήγησης για Εκπαίδευση και Μελέτη Συμπεριφοράς Οδηγών	550.000	100%
2	Ολοκληρωμένη Διαχείριση Πληροφοριών Κυκλοφορίας για τη Διαχείριση του Αστικού και Περιαστικού Οδικού Δικτύου στο Μητροπολιτικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης	571.000	100%
3	Επέκταση του τηλεματικού συστήματος αυτόματου εντοπισμού οχημάτων και διαχείρισης στόλου λεωφορείων του Ο.Α.Σ.Θ. (*)	1.900.000	70%
4	Σχεδιασμός, υλοποίηση και λειτουργία εξειδικευμένου ηλεκτρονικού κόμβου στο διαδίκτυο, για την παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών παροχής πληροφοριών σε θέματα τεχνολογιών και λειτουργίας του συστήματος των μεταφορών στην Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας	526.000	100%
5	Ανάπτυξη συστήματος δυναμικής πληροφόρησης επιβατικού κοινού στις Δημόσιες Συγκοινωνίες του Π.Σ. Θεσσαλονίκης	2.300.000	80%
6	Αυτόματη Κινητή Μονάδα Κυκλοφοριακών και Περιβαλλοντικών Μετρήσεων	330.000	100%
7	Ανοικτό σύστημα διαχείρισης εμπορευματικών μεταφορών (ΑΣΔΕΜ) στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	1.200.000	
ΣΥΝΟΛΟ		7.377.000	

4. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ – ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

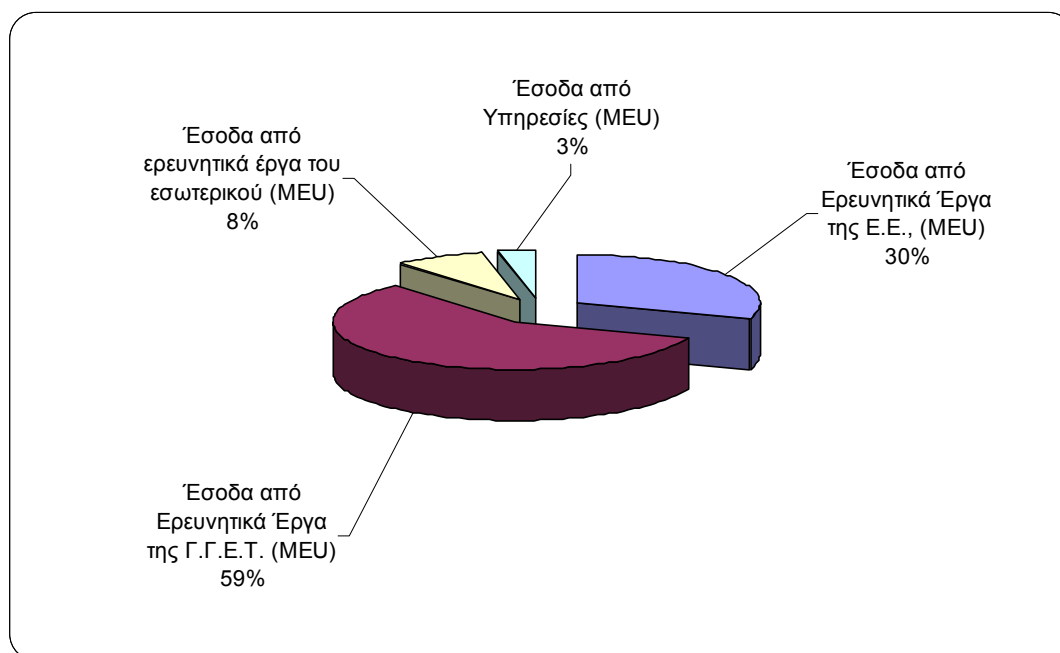
4.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ

Στον Πίνακα 7 που ακολουθεί παρουσιάζεται συνοπτικά η οικονομική εικόνα του Ι.ΜΕΤ. για το 2002.

Πίνακας 7: Εικόνα Οικονομικής Δραστηριότητας του Ι.ΜΕΤ. για το 2002

Εκτελούμενα Προγράμματα (αριθμός έργων)	14
Σύνολο Ετήσιου Κύκλου Εργασιών 2002 (ΜΕΥ)	1,116
Έσοδα από Ερευνητικά Έργα της Ε.Ε., (ΜΕΥ)	0,338
Έσοδα από Ερευνητικά Έργα της Γ.Γ.Ε.Τ. (ΜΕΥ)	0,652
Έσοδα από ερευνητικά έργα του εσωτερικού (ΜΕΥ)	0,089
Έσοδα από Υπηρεσίες (ΜΕΥ)	0,037

Όπως φαίνεται στο Σχήμα 2, τα έσοδα του Ι.ΜΕΤ. για το 2002 προέρχονται κατά βάση από ερευνητικά έργα της Γ.Γ.Ε.Τ. και έργα του εσωτερικού (σε ποσοστό 67%), ενώ τα έσοδα από υπηρεσίες για το 2002 ήταν το 3% του συνολικού κύκλου εργασιών.



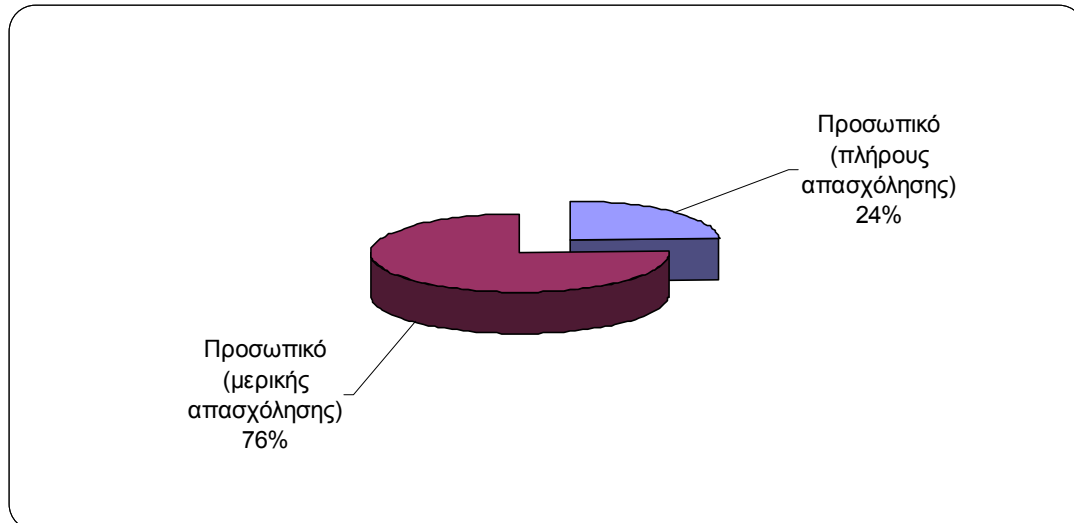
Σχήμα 2: Οικονομική Εικόνα του Ι.ΜΕΤ. για το 2002

4.2 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ

Στον Πίνακα 8 παρουσιάζεται συνοπτικά η διοικητική και επιστημονική εικόνα του Ι.ΜΕΤ. για το 2002.

Πίνακας 8: Διοικητική και Επιστημονική εικόνα του Ι.ΜΕΤ. για το 2002

Προσωπικό (πλήρους απασχόλησης)	11
Προσωπικό (μερικής απασχόλησης)	34
Δημοσιεύσεις σε έγκριτα περιοδικά με κριτές	18
Δημοσιεύσεις σε διεθνή Συνέδρια	42
Αναφορές (Citations)	245
Άλλες δημοσιεύσεις	104
Διδακτορικές διατριβές (σε εξέλιξη)	4

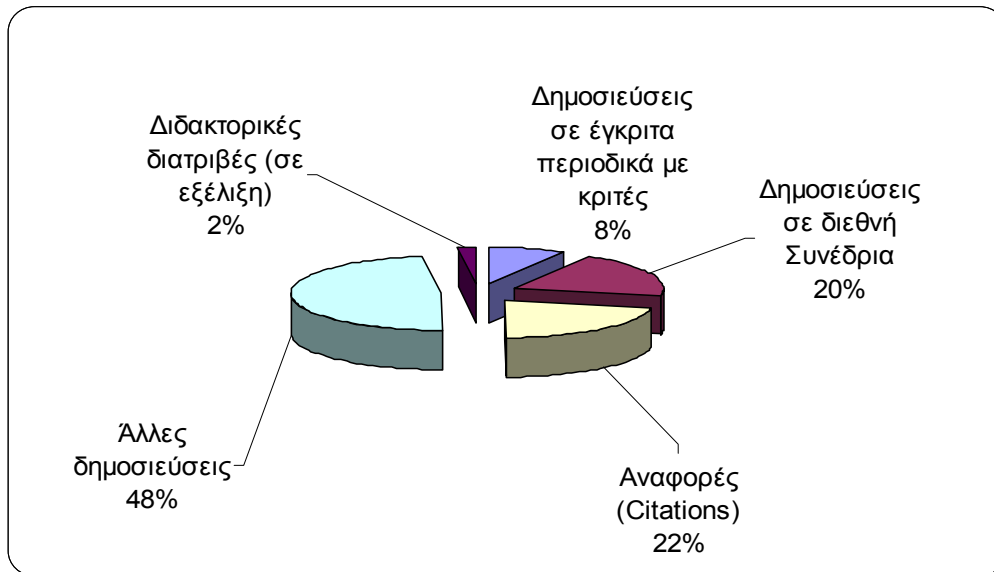


Σχήμα 3: Διοικητική Εικόνα του Ι.ΜΕΤ. για το 2002

Όπως είναι φυσικό, το 2002 (το δεύτερο έτος λειτουργίας του Ι.ΜΕΤ.) ήταν το έτος όπου το έργο του στον Τομέα της παροχής Υπηρεσιών είναι ακόμα σε αρχικό στάδιο, αναμένεται όμως να αποσπάσει ένα πολύ μεγαλύτερο ποσοστό στα επόμενα έτη.

Το προσωπικό για το έτος 2002 αποτελείτο όπως ήταν φυσικό κατά τα $\frac{3}{4}$ από εξωτερικούς συνεργάτες και γενικά άτομα μερικής απασχόλησης. Άλλωστε η έλλειψη επαρκών κτιριακών

υποδομών για στέγαση μεγάλου αριθμού μόνιμου προσωπικού είναι υπαρκτή. Η επόμενη εικόνα παριστάνει την κατανομή του Επιστημονικού Έργου του Ι.ΜΕΤ.



Σχήμα 4: Επιστημονική Εικόνα του Ι.ΜΕΤ. για το 2002

Τέλος, το Ι.ΜΕΤ. υποστηρίζει κατά το 2002 την εκπόνηση τεσσάρων Διδακτορικών Διατριβών.

5. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

5.1 ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Το Ι.ΜΕΤ. στεγάζεται στις εγκαταστάσεις του Τεχνολογικού Πάρκου Θεσσαλονίκης στο 6^ο χλμ. της οδού Θεσσαλονίκης-Θέρμης. Οι παρούσες εγκαταστάσεις του Ε.Κ.Ε.Τ.Α. παρουσιάζονται στις παρακάτω φωτογραφίες.



Εικόνα 1: Εγκαταστάσεις Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης.
(Το μεσαίο κτίριο στεγάζει το Ελληνικό Ινστιτούτο Μεταφορών).



Εικόνα 2: Κτίριο Διοίκησης Ε.Κ.Ε.Τ.Α

Πιο συγκεκριμένα το Ι.ΜΕΤ. στεγάζεται στη Β΄ Πτέρυγα του συγκροτήματος (μεσαίο κτίριο) στο δεύτερο όροφο.

Η σημερινή στέγαση θεωρείται προσωρινή και έχουν δρομολογηθεί οι διαδικασίες (μέσω του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης) για την ανέγερση νέων σύγχρονων εγκαταστάσεων στο χώρο 20 στρεμμάτων που έχει αγοραστεί δίπλα ακριβώς από τις εγκαταστάσεις του Τεχνολογικού Πάρκου.

Στις νέες εγκαταστάσεις προβλέπονται χώροι γραφείων συνολικού εμβαδού 1500 περίπου τετραγωνικών μέτρων, υπόγειοι χώροι εργαστηρίων εμβαδού 1500, ενώ στους απότερους στόχους είναι η απόκτηση και ανάπτυξη υπαίθριου χώρου 6000 τετραγωνικών μέτρων για εγκαταστάσεις προσομοίωσης της κυκλοφορίας και ελέγχου υλικών κατασκευής υποδομών μεταφορών.

5.2 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

Το Ι.ΜΕΤ. εξοπλίζεται συνεχώς με σύγχρονους Η/Υ μεγάλης ισχύος, συναφών περιφερειακών, κλπ, που του επιτρέπουν την εκπλήρωση της αποστολής του σε όλους τους τομείς.

Κυρίως όμως αναπτύσσει την κυρίως ερευνητική του υποδομή η οποία ξεκίνησε να διαμορφώνεται από τα τέλη του 2002 και αποτελείται από:

5.2.1 Οχήματα καθαρής τεχνολογίας

Κατά το 2002 τέθηκαν οι βάσεις για την απόκτηση βασικού ερευνητικού εξοπλισμού για τις ανάγκες των εγκεκριμένων έργων του Ι.ΜΕΤ το 2003. Ο εξοπλισμός αυτός αποτελείται από:

A. Ηλεκτρικά υποβοηθούμενα ποδήλατα



Εικόνα 3: Τα δύο ηλεκτρικά υποβοηθούμενα ποδήλατα του Ι.ΜΕΤ.



Εικόνα 4: Το ερευνητικό ηλεκτρικά υποβοηθούμενο ποδήλατο του Ι.ΜΕΤ. Η μπαταρία αποσπάται και μπορεί να επαναφορτιστεί στο ρευματοδότη του σπιτιού.

Β. Ηλεκτρικά υποβοηθούμενα σκούτερ



Εικόνα 5: Ένα από τα δύο ηλεκτρικά υποβοηθούμενα σκούτερ του Ι.ΜΕΤ.



Εικόνα 6: Ηλεκτροκίνητο σκούτερ σε διαδικασία φόρτισης.
Αριστερά διακρίνεται ο ηλεκτροκινητήρας.

Γ. Υβριδικό όχημα Toyota Prius

Το Ι.ΜΕΤ. μέχρι τα τέλη Μαρτίου του 2003 πρόκειται να εξοπλιστεί με ένα υβριδικό όχημα TOYOTA PRIUS, το οποίο θα χρησιμοποιηθεί - σε συνδυασμό με τα δίκυκλα - για μετρήσεις και έρευνες στα πλαίσια ερευνητικών έργων στον τομέα των νέων τεχνολογιών καθαρών αυτοκινήτων, καθώς και σε πιλοτική εκπαίδευση οδηγών.



Εικόνα 7: Το υβριδικό όχημα Ι.ΜΕΤ. ένα TOYOTA PRIUS

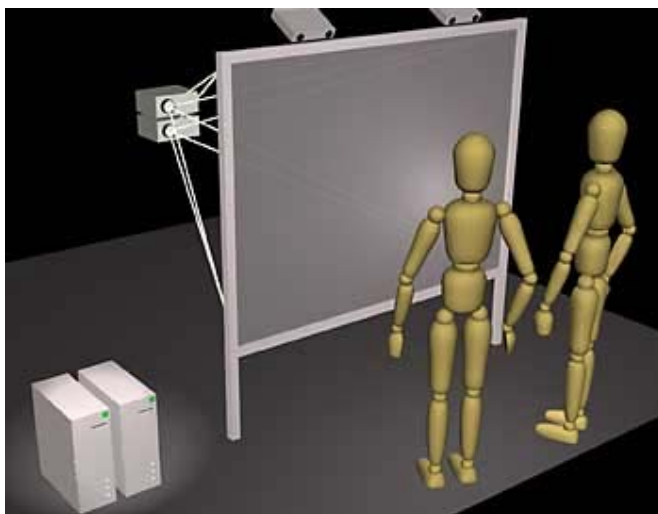


Εικόνα 8: Το υβριδικό όχημα του Ι.ΜΕΤ., ένα TOYOTA PRIUS

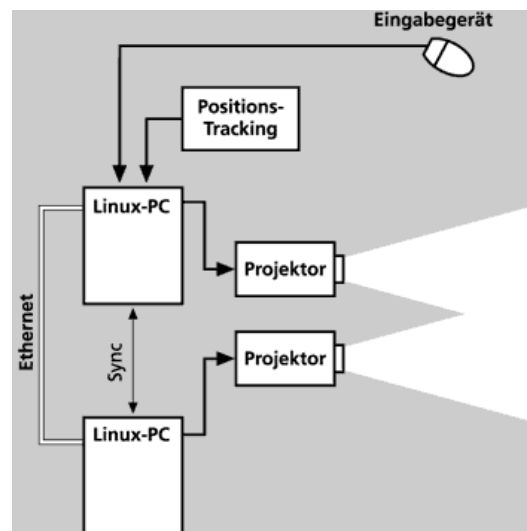
5.2.2 Εγκατάσταση εικονικής πραγματικότητας μονού τοίχου – Power Wall

Ήδη προς τα τέλη του 2002 ξεκίνησε η διαδικασία για την απόκτηση στο Ι.ΜΕΤ. ενός συστήματος εικονικής πραγματικότητας μέσω μειοδοτικού διαγωνισμού. Η εγκατάσταση συστήματος Εικονικής Πραγματικότητας Power-Wall θα υλοποιηθεί εντός του 2003.

Η γενική αρχιτεκτονική του συστήματος με το οποίο θα εξοπλιστεί το Ι.ΜΕΤ. φαίνεται στα παρακάτω σχήματα:



Σχήμα 5: Σύστημα εικονικής πραγματικότητας μονού τοίχου



Σχήμα 6: Τοπολογία και αρχιτεκτονική του συστήματος

5.2.3 Εξοπλισμένο όχημα δοκιμών

Η φυσική αρχιτεκτονική ενός παρόμοιου συστήματος που εφαρμόστηκε πρόσφατα σε ανάλογο πρωτότυπο ερευνητικό όχημα, έχει ως ακολούθως:



Εικόνα 9: Φυσική αρχιτεκτονική των ερευνητικών αισθητήρων σε εξοπλισμένο όχημα δοκιμών

5.2.4 Ημιδυναμικός προσομοιωτής οδήγησης

Το I.MET. πρόκειται να εξοπλιστεί μέχρι τα τέλη του 2003 με έναν ημιδυναμικό προσομοιωτή οδήγησης. Ο προσομοιωτής αυτός αναπτύσσεται στα πλαίσια του εγκεκριμένου έργου της E.E. AGILE (QLRT-2001-00118), όπου το ΕΚΕΤΑ/ΙΜΕΤ είναι ο συντονιστής φορέας. Θα είναι εξοπλισμένος με σύστημα κίνησης που προσομοιώνει την κίνηση και τις δονήσεις που υφίσταται ο οδηγός από το κάθισμα. Ο προσομοιωτής θα χρησιμοποιεί μία βάση δεδομένων στην οποία θα περιλαμβάνονται 300 χιλιόμετρα οδικού δικτύου (οδοί ταχείας κυκλοφορίας, αστικοί, υπεραστικοί οδοί, αγροτικοί οδοί, κλπ) προσαρμοσμένα στα Ελληνικά δεδομένα. Θα είναι σε θέση να χρησιμοποιηθεί από διάφορες «κατηγορίες» οδηγών όπως π.χ. συχνών παραβατών του ΚΟΚ, υποψηφίων οδηγών, νέων οδηγών, επαγγελματιών οδηγών, συμπεριλαμβάνοντας συνθήκες προσομοίωσης πεζών, παιδιών, οδηγών δικύκλων, διελεύσεις ζώων, κ.α.

Ένας τυπικός προσομοιωτής έχει οπτικό πεδίο 120° που υλοποιείται από τρεις οθόνες 34". Το οπτικό και ηχητικό σήματα αναπαράγεται από τρεις προσωπικούς υπολογιστές (PC) με επεξεργαστές ATHLON XP 2000+ και κάρτες γραφικών NVIDIA GeForce4 Ti4200. Η καμπίνα του αυτοκινήτου είναι ακριβές αντίγραφο του μοντέλου Smart της Mercedes.

Το λογισμικό ενός προσομοιωτή αποτελείται από διαφορετικές ενότητες σεναρίων οδήγησης

και μπορεί σε πρώτο στάδιο να χρησιμοποιείται για πιλοτική εκπαίδευση οδηγών.



Εικόνα 10: Προσομοιωτής παρόμοιος με αυτόν που θα εξοπλιστεί το Ι.ΜΕΤ. εντός του 2003.

5.3 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΔΙΑΧΥΣΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ

5.3.1 Κόμβος Βάσεων δεδομένων στο I.MET.

Η αναγκαιότητα χρήσης συστημάτων υψηλής τεχνολογίας που θα εξυπηρετούν σκοπούς όπως Παροχή Υπηρεσιών για τη Διαχείριση Δρομολογίων και Διανομών ή Παροχή Εξειδικευμένων Γεωγραφικών και Συγκοινωνιακών Πληροφοριών, έχει γίνει πλέον επιτακτική στα αναπτυσσόμενα και στα ήδη ανεπτυγμένα αστικά κέντρα, καθώς οι απαιτούμενοι ρυθμοί εξυπηρέτησης ικανοποιούνται όλο και δυσκολότερα, αφού παρεμποδίζονται από τις οξυμένες κυκλοφοριακές συνθήκες.

Η Ανάπτυξη Κόμβου Βάσεων Δεδομένων από το I.MET. αποσκοπεί στο να καταστήσει δυνατή την παροχή παρόμοιων υπηρεσιών σε δημόσιες εταιρίες παροχής μεταφορικού έργου, σε ιδιωτικές εταιρίες με στόλους διανομής προϊόντων, καθώς και σε έναν αριθμό μεμονωμένων χρηστών που θα αναζητήσουν τέτοιου είδους υπηρεσίες. Η υπηρεσία θα παρέχει πλήρη ενημέρωση σχετικά με το είδος και το πλήθος δεδομένων που συντηρούνται στον Κόμβο, παρέχοντας τη δυνατότητα ανταλλαγής πληροφοριών και απόψεων στο διαδίκτυο. Επίσης, θα επιτρέπει το συνδυασμό περισσότερων αρχείων μέσω ηλεκτρονικής ανταλλαγής δεδομένων για τη διάχυση τέτοιων πληροφοριών και την προαγωγή της χρήσης του συστήματος. Τέλος θα παρέχει τη δυνατότητα στους εμπλεκόμενους φορείς και χρήστες να συμπεριλάβουν τις σχετικές υπηρεσίες τους σε αντίστοιχη βάση δεδομένων μεταφορικών υπηρεσιών στον κόμβο, προωθώντας έτσι τις Ελληνικές μεταφορικές επιχειρήσεις και συμβάλλοντας στην ανάπτυξη συμπράξεων ιδιωτικών και δημοσίων φορέων για την παραγωγή μεταφορικού έργου.



Σχήμα 7: Ενδεικτική μορφή παρουσίασης κωδικοποιημένης γεωγραφικής πληροφορίας για εκτέλεση έργων επί της οδού

6. ΔΙΕΘΝΗΣ ΠΡΟΒΟΛΗ ΚΑΙ ΣΧΕΣΕΙΣ

6.1 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ Ι.ΜΕΤ. ΣΕ ECTRI ΚΑΙ SETREF

- *ECTRI - European Conference of Transport Research Institutes*

Ευρωπαϊκή Ένωση Ινστιτούτων Μεταφορών

Στις 17 και 18 Σεπτεμβρίου του 2001, κατόπιν πρωτοβουλίας του Γαλλικού INRETS (Institute des Recherches des Transports) οι διευθυντές ή οι αντιπρόσωποι 15 Ινστιτούτων από χώρες μέλη της Ε.Ε., αλλά και από συνεργαζόμενα με αυτήν κράτη, αποφάσισαν να ιδρύσουν την Ευρωπαϊκή Ένωση Ινστιτούτων Μεταφορών (ECTRI). Συγκεντρώνοντας 3.000 ερευνητές, παρατήρησαν σύγκλιση των ενδιαφερόντων τους στην έρευνα στον τομέα των μεταφορών, στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ερευνητικής Περιοχής (ERA).

Σήμερα, το ECTRI αποτελεί μια διεθνή ένωση που καλύπτεται από καταστατικά και συμφωνίες συνεργασίας.

Η αποστολή του είναι:

- Η προαγωγή της συνεργασίας για έρευνα στις επίγειες μεταφορές και η συμμετοχή στη δημιουργία της ERA.
- Η παροχή μιας πλατφόρμας ανταλλαγής πληροφοριών με σκοπό την ανάπτυξη ερευνητικών δικτύων.
- Η συμμετοχή στη μορφοποίηση της ERA διαμέσου δικτύων κινητικότητας και κατάρτισης και μελετών ερευνητικών υποδομών.
- Η συμμετοχή στην ολοκλήρωση της ERA με την προετοιμασία Δικτύων Αριστείας.
- Η υποκίνηση της συμμετοχής των μελών της διάσκεψης σε ευρωπαϊκά προγράμματα έρευνας και ανάπτυξης (R&D) στον τομέα των μεταφορών.

Έτσι ουσιαστικά το ECTRI θα δημιουργήσει και θα αναπτύξει στο μακροπρόθεσμο μέλλον ένα Ευρωπαϊκό Δίκτυο Αριστείας, σε μια ευρύτερη λογική από εκείνη του 6ου Προγράμματος Πλαισίου (FRDP), πάντα σε εναρμόνιση με την αρχή που αναπτύχθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση διαμέσου της επικοινωνίας της με την ERA, όπου η ολοκλήρωση και οι κοινές δραστηριότητες είναι δυναμικές. Ήδη, το ECTRI εργάζεται για τη σύσταση ενός Ευρωπαϊκού Εργαστηρίου Πιστοποίησης στον τομέα των Σύγχρονων Συστημάτων Υποστήριξης του Οδηγού (ΣΣΥΟ), με την αξιοποίηση της υποδομής όλων των μελών.

Το Ι.ΜΕΤ. αποτελεί ιδρυτικό μέλος του ECTRI. Από τον Ιανουάριο του 2003 ο Διευθυντής του Καθ. Γ. Γιαννόπουλος εξελέγη Πρόεδρος του ECTRI για τη διετία 2003-2005.

Περισσότερες πληροφορίες στην ιστοσελίδα του ECTRI: <http://www.ectri.org>

- **SETREF - South East European Transport Research Forum**

Συνεργασία για την Έρευνα των Μεταφορών στη Νοτιοανατολική Ευρώπη

Η Συνεργασία για την Έρευνα των Μεταφορών στη Νοτιοανατολική Ευρώπη (SETREF) είναι μία διεθνής μη κυβερνητική και μη κερδοσκοπική ένωση οργανισμών που έχουν την έδρα τους σε χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και είναι αφιερωμένοι στην προώθηση της έρευνας ή/και της εκπαίδευσης στον τομέα των μεταφορών. Το αντικείμενο του SETREF καλύπτει μεγάλο εύρος δραστηριοτήτων στο χώρο των μεταφορών, όπως του προγραμματισμού, της αξιολόγησης, του σχεδιασμού, της κατασκευής και λειτουργίας του συστήματος μεταφορών σε όλες του τις εκφάνσεις (οδικές, σιδηροδρομικές, εναέριες και πλωτές). Το SETREF ιδρύθηκε στη Θεσσαλονίκη τον Απρίλιο του 1997. Τα γραφεία του είναι στην Ελλάδα, στο Ινστιτούτο Μεταφορών.

Οι κύριοι στόχοι του είναι:

- Η προηγμένη συνεργασία στην έρευνα και στην εκπαίδευση στον τομέα των μεταφορών.
- Η προαγωγή των συνδυασμένων μεταφορών στη Νοτιοανατολική Ευρώπη.
- Η προαγωγή της κινητικότητας των ερευνητών.
- Η υποστήριξη της ελεύθερης ροής πληροφοριών και ιδεών.
- Η διευκόλυνση στην εναρμόνιση της βασικής έρευνας και άλλων εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων.
- Η υποστήριξη σε κυκλοφοριακές μελέτες και στον πολιτικό σχεδιασμό των μεταφορών στο χώρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής και συντήρησης βάσεων δεδομένων στον τομέα των μεταφορών και της κυκλοφορίας.
- Η περιοχή εστίασης καλύπτει όχι μόνο ολόκληρη τη Νοτιοανατολική Ευρώπη, αλλά τις ανατολικοευρωπαϊκές χώρες γενικότερα, καθώς και αυτές γύρω από τη Μαύρη Θάλασσα.

Άλλοι επιπλέον στόχοι του οργανισμού είναι:

- Η διευκόλυνση της συνεργασίας στη χρήση των υπαρχόντων ερευνητικών εργαλείων.
- Η διευκόλυνση στη συνεργασία κατά την αξιολόγηση ή/και την εκτέλεση της έρευνας.
- Η διευκόλυνση στη συνεργασία για την προώθηση εξειδικευμένων ερευνών.

- Η συνεργασία και αλληλεπίδραση με άλλους παραπλήσιους Ευρωπαϊκούς ή Παγκόσμιους οργανισμούς.

Για να διασφαλίσει την επίτευξη των στόχων του SETREF εμπλέκεται σε έναν αριθμό δραστηριοτήτων οι οποίες περιλαμβάνουν:

- Τη διευκόλυνση της ερευνητικής και εκπαιδευτικής διαδικασίας στον τομέα των μεταφορών.
- Την προώθηση της ανταλλαγής προσωπικού μεταξύ των μελών του δικτύου.
- Την οργάνωση Συνεδρίων, Σεμιναρίων, Διασκέψεων και άλλων συναφών δραστηριοτήτων με σκοπό τη διάδοση της γνώσης στον τομέα των μεταφορών.
- Τη συμμετοχή σε μελέτες και ερευνητικές δραστηριότητες σε συνεργασία με άλλους συναφείς οργανισμούς.
- Τη δημιουργία και συντήρηση βάσεων δεδομένων και άλλου υλικού το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τρίτους για κυκλοφοριακές μελέτες και έρευνα.
- Την παροχή εξειδικευμένης τεχνικής υποστήριξης και συμβουλευτικού ρόλου σε Κυβερνητικούς Οργανισμούς στο τομέα των μεταφορών.

Το SETREF απέχει από οποιαδήποτε πολιτική δραστηριότητα.

Αποτελεί σύνθεση των ιδρυτικών και άλλων οργανώσεων, οι οποίες έχουν επιλεγεί ως μέλη από το ίδιο το SETREF. Οι επιλέξιμες οργανώσεις είναι δημόσιες ή ιδιωτικές ή εταιρείες οι οποίες εμπλέκονται κατά κύριο λόγο στην έρευνα στο χώρο των μεταφορών, ή έχουν ενδιαφέροντα που σχετίζονται με την έρευνα και εδράζονται σε χώρες της Νοτιοανατολικής Ευρώπης (με άλλα λόγια μέσα στην περιοχή που καθορίζεται βόρεια από τη Σλοβακία, τη Ρουμανία και τη Μαύρη Θάλασσα, ανατολικά από την Τουρκία, νότια από την Κύπρο και την Ελλάδα και δυτικά από την Ιταλία και την Αυστρία).

Το SETREF αυτήν την περίοδο απαρτίζεται από 32 οργανώσεις - μέλη.

Το Ι.ΜΕΤ. ενεγράφη ως μέλος του SETREF το Μάρτιο του 2001. Ο Διευθυντής του Ι.ΜΕΤ. Καθ. Γ. Γιαννόπουλος είναι Πρόεδρος του SETREF συνεχώς από το Δεκέμβριο του 1997.

Περισσότερες πληροφορίες στην ιστοσελίδα του SETREF: <http://hermes.civil.auth.gr/setref>

6.2 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Το Ι.ΜΕΤ. συνεργάζεται σε μόνιμη βάση με μεγάλο αριθμό ερευνητικών κέντρων και Πανεπιστημίων του εξωτερικού. Οι κυριότεροι από αυτούς τους φορείς αναφέρονται στον Πίνακα 9.

Πίνακας 9: Συνεργαζόμενοι φορείς σε χώρες της ΕΕ.

ΧΩΡΑ	ΟΝΟΜΑ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΦΟΡΕΑ
Βέλγιο	Centre de Recherches Routieres. Είναι Δημόσιος Φορέας. Πέρα από τα θέματα μεταφορών ασχολείται με θέματα οδοποιίας που αναφέρονται στα υλικά, την κατασκευή οδών και τον έλεγχο ποιότητας. Προετοιμάζει τις σχετικές προδιαγραφές και τεχνικές οδηγίες στον τομέα της οδοποιίας.
	AVERE (European Battery Hybrid and Fuel Cell Electric Road Vehicle Association). Σκοπός της ένωσης είναι η διάδοση των οχημάτων νέας τεχνολογίας. Αποτελείται από 13 Εθνικούς Οργανισμούς και απαριθμεί περισσότερα από 500 εξειδικευμένα μέλη στον τομέα των οχημάτων νέας τεχνολογίας.
	BIVV (Belgian Road Safety Institute) Είναι ιδιωτικός μη κερδοσκοπικός φορέας που εκτελεί και επιβλέπει τις δράσεις οδικής ασφάλειας στο Βέλγιο.
Μ. Βρετανία	TRL (Transport and Road Laboratory). Το γνωστό Ερευνητικό Ινστιτούτο Μεταφορών και Οδοποιίας. Πρόσφατα ιδιωτικοποιήθηκε.
Γερμανία	Bast (Bundesantait fur Strassenwesen). Πρόκειται για Κρατικό Ίδρυμα που καλύπτει το σύνολο των δραστηριοτήτων έρευνας στον τομέα των Μεταφορών.
	DLR (Dutsches Zentrum Fur Luft – und Raumfahrt)
Σουηδία	VTI (Swedish Road and Transport Research Institute). Είναι κρατικό. Καλύπτει όλες τις δραστηριότητες οδοποιίας και μεταφορών.
Ελβετία	VSS (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachte). Είναι ιδιωτικός φορέας χρηματοδοτούμενος για την έρευνα από την Ομοσπονδιακή κυβέρνηση της Ελβετίας. Ασχολείται κυρίως με έρευνα στην οδοποιία και λιγότερο στις μεταφορές – κυκλοφορία. Είναι υπεύθυνο για τις προδιαγραφές οδοποιίας στην Ελβετία.

ΧΩΡΑ	ΟΝΟΜΑ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΦΟΡΕΑ
Λουξεμβούργο	Institute National de Recherche Routiere. Είναι κρατικό και ασχολείται με μεταφορές και οδοποιία.
Ολλανδία	CROW (Centre for Research and Contract Standardization in Civil and Traffic Engineering). Είναι Ν.Π.Ι.Δ. χρηματοδοτούμενο από το Υπουργείο Μεταφορών και Δημ. Έργων, την Ένωση Δήμων – Κοινοτήτων και την αντίστοιχη ΠΕΔΜΕΔΕ (για έργα οδοποιίας). Καλύπτει το σύνολο των δραστηριοτήτων πολιτικού μηχανικού με βαρύτητα στις μεταφορές, την οδοποιία και τα υδραυλικά έργα σε θέματα έρευνας και προδιαγραφών. TNO (Netherlands Organisation for Applied Scientific Research)
Δανία	Danish Road Institute. Πρόκειται για κρατική υπηρεσία που ασχολείται με μεταφορές και οδοποιία, εξαρτώμενη από το Road Directorate του Υπουργείου Μεταφορών.
Γαλλία	INRETS (Institute des Recherches des Transports) για τις μεταφορές και LCPC (Laboratoire Central des Ponts et Chaussees) για οδοποιία. Και τα δύο είναι κρατικά.
Φινλανδία	VTT (Finnist Transport Research Institute). Καλύπτει όλον τον τομέα των Μεταφορών.

6.3 ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑ

Το Ι.ΜΕΤ. έχει αναπτύξει στενές σχέσεις συνεργασίας με τα ακόλουθα Εργαστήρια ή Τμήματα των παρακάτω Πανεπιστημίων:

1. Τομέας Μεταφορών, Συγκοινωνιακής Υποδομής, Διαχείρισης Έργων και Ανάπτυξης, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, ΑΠΘ.
2. Μηχανουργικής Τεχνολογίας, Τμήμα Μηχανολόγων Μηχανικών, ΑΠΘ.
3. Οδοποιίας και Εδαφοτεχνικών Έργων, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Παν. Θεσσαλίας.
4. Συγκοινωνιών και Σιδηροδρομικής, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, ΕΜΠ.
5. Οικονομίας Μεταφορών, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
6. Συγκοινωνιακής Τεχνικής, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης.
7. Τμήμα Ναυτιλίας, Πανεπιστήμιο Χίου.

8. University of California, Berkeley (Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής)
9. Politecnico di Torino (Ιταλία)
10. Universidad Politecnica de Madrid (Ισπανία)
11. Ministerie van verkeer en waterstat, rijkswaterstaat (Βέλγιο)
12. Adviesdienst verkeer en vervoer (Ολλανδία)
13. Transportokonomisk institutt (Νορβηγία)
14. Fraunhofer gesellschaft zur förderung der angewandten (Γερμανία)

6.4 ΑΛΛΟΙ ΦΟΡΕΙΣ

Το Ι.ΜΕΤ. συνεργάζεται επίσης με πολλούς άλλους φορείς Δημόσιους ή Ιδιωτικούς σε Ελλάδα και εξωτερικό, στα πλαίσια ερευνητικών προγραμμάτων ή συμβολαίων προσφοράς υπηρεσιών.

Όσον αφορά την Ελλάδα ενδεικτικά αναφέρονται:

- Δημόσιες υπηρεσίες και οργανισμοί (Υπ. Μεταφορών, Υπ. Αιγαίου, ΟΣΕ, ΤΕΟ, ΟΛΠ, ΟΛΘ)
- Τοπική αυτοδιοίκηση,
- Επιχειρήσεις κατασκευής υποδομής ή μεταφορών,
- Μελετητικές εταιρίες,
- Επιχειρήσεις εξυπηρέτησης επιβατικών ή εμπορευματικών μεταφορών

7. ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ – ΣΥΝΕΔΡΙΑ – ΔΙΑΧΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΡΕΥΝΑΣ

7.1 ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ

Η επιστημονική προβολή του Ι.ΜΕΤ. και αποτελείται από τις Δημοσιεύσεις των βασικών στελεχών του Ινστιτούτου. Οι δημοσιεύσεις αυτές είναι οι παρακάτω:

- **Καθ. κ. Γ. Α. Γιαννόπουλος**

1. **Giannopoulos, G.A.**, and Pyrgidis, Ch., (2002), “*The south-east section of Rail Corridor IX: current status and prospects for development*”, Rail Engineering International, No.2., 2002, pp 12-16.
2. **Giannopoulos, G.A.**, (2002) “*Issues of the European Transport Policy and current state of the EU Funded Transport Research*”, Yugoslav Journal of Operations Research, 12 (2002), No. 1, 109-120.
3. **Giannopoulos, G.A.**, and Durr Eugene, (2002), “*SITS: A system for uniform Intermodal Freight Transport Information Exchange*”, International Journal of Transport Management, (under publication).
4. **Giannopoulos, G.A.**, (2002), “*Integrating Freight Transport with its: Some European Issues and Priorities*”, Transportation Research, US Transportation Research Board, Washington DC (under publication).
5. **Giannopoulos, G.A.**, and Papageorgiou K., (2002), “*An application of the techniques of re-engineering in re-designing port processes*”, Transportation Research, US Transportation Research Board, Washington DC (under publication).
6. **Giannopoulos, G.A.** (2002), “*The application of new Technologies in Transport*”, keynote (invited) paper in the special edition of the European Journal of Operational Research with the same subject, Elsevier (under publication).
7. **Giannopoulos, G.A.**, and Mikoulik J., (2002), “*Integrating Research from Accession Countries: The case of Transport Research*”, Proceedings, Session F3 of the EU’s Conference on “Surface Transport Technologies for Sustainable Development” Valencia, Spain 4-6 June 2002.
8. **Giannopoulos, G.A.**, (2002), “*Opportunities and Prospects for Transport in S.E.Europe*”, Keynote Speech, Proceedings 2nd TES Conference, Sombor, Yugoslavia, April, 2002.
9. **Giannopoulos, G.A.**, (2002), «*Towards a Transportation Planning Process that takes into account environment impacts*», Παρουσίαση στην Ημερίδα Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού, ΟΡΘΕ, Θεσσαλονίκη, Απρίλιος 2002.
10. **Giannopoulos, G.A.**, (2002), «*The main elements of the new EU transport policy – Provisions for the promotion of intermodality*”, Proceedings International Conference of

the GILDA Network, Ravenna, Italy 17th June, 2002.

11. **Giannopoulos, G.A.**, and Pyrgidis, Ch.,(2001), *“The prospects for the development of rail axis IX and X:An exercise international co-operation”*, 8th Scientific Conference MOBILITA 2001, Bratislava, September 2001.
12. **Giannopoulos, G.A.**, and Pyrgidis, Ch., (2001), *“Corridor IX Perspectives for freight and passenger transport”*, International Conference on Cost Effective Infrastructure and systems to improve cargo and passenger transport in S.E.Europe, Budapest, 17-19, October 2001.
13. **Giannopoulos, G.A.**, and Theofanis, S., (2001), *“A port Community information and Data Communication Platform: Implementation of a system for the Adriatic – Ionian Sea area”*, 8th World Congress on ITS, Sydney Australia, October 2001.
14. **Giannopoulos, G.A.**, Shinakis, M., and Koukouloudi E., (2001), *“Development and operation of an Integrated Container Terminal Management System in the Port of Thessaloniki, Greece”*, 8th World Congress on ITS, Sydney Australia, October 2001.
15. **Giannopoulos, G.A.**, (2001), *“The port of Volos: A proposal for the development of its central queue”*, Proceedings, 2nd Pan-Hellenic Conference on Port Infrastructure, NTUA, Athens, November 2001.
16. **Giannopoulos, G.A.**, (2001), *“Towards a European ITS based freight transport Architecture: The THEMIS Thematic network approach”*, Conference on ITS in Transport, Prague ITS 01, Prague 2001.
17. **Giannopoulos, G.A.**, 2001, *“Proceedings 2nd International Conference, on Safety of Maritime Transport University of the Aegean”*, Chios 7-9 June 2001
18. **Giannopoulos, G.A.**, (2001), *“Elements of an ITS Based European Freight Architecture: The THEMIS Approach”*, Proceedings SETREF 1st International Conference on “Cost Effective Infrastructure and Systems to improve Cargo and Passenger Transport in South Eastern Europe” , Budapest, October 2001.
19. **Giannopoulos, G.A.**, Bekiaris, E., and Boile, (2001) M., *“Development of an internet portal for Transport data und functions in Greece”*, Proceedings 1st International Conference on Transport Research in Greece,. Hellenic Institute of Transport, October 2001.
20. **Giannopoulos G.A.** (2001), *“Transport Research in Greece”*, Keynote speech, Proceedings 1st International Conference on Transport Research in Greece,. Hellenic Institute of Transport, October 2001.
21. **Giannopoulos G.A.**, and Fokas, Ch., (2001), *“The project SETHAM: Results of the surveys on Passenger trip characteristics in the Aegean sea”*, in the Xenia Conference on the Prospects of Greek coastal shipping, Piraeus, January 2001.
22. **Giannopoulos, G.A.**, (2001), *“Transport in Greece: The prospects after the introduction of the EURO (in Greek)”*, in Special edition of the newspaper Express, January 2001.
23. **Giannopoulos, G.A.**, (2001), *“Prospects and possibilities of cooperation in Southeastern*

Europe and the Eurasian Area”, Istanbul Seminar at Istanbul Technical University, 3rd May, 2001.

24. **Giannopoulos, G.A.**, (2001), “*An evaluation of the impacts of Transport Infrastructure in the cross-border area of Greece with Bulgaria and FYROM*”, Πρακτικά Ημερίδας της ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΑΕ., Thessaloniki, May 2001

- **Καθ. Γ. Κανελλαΐδης**

1. M. Karlaftis, I. Kotzampassakis, **G. Kanellaidis**, “*An empirical investigation of European Drivers' Self-Assessment*”, δεκτή για δημοσίευση στο Journal of Safety Research, 2002.
2. J. Taiganidis, **G. Kanellaidis**, “*Required stopping sight distance on crest vertical curves*”, ASCE Journal of Transportation Engineering, July/August 2001.
3. **G. Kanellaidis**, G.Yannis, J. Dimitropoulos, “*Assessment of pedestrian safety measures in Europe*”, Transportation Quarterly, 2001.
4. Γ. Γιαννής, Σ. Βαρδάκη, Χ. Καραδήμας, **Γ. Κανελλαΐδης**, “*Ανάπτυξη στρατηγικού σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα 2001- 2005*”, 1^ο Διεθνές Συνέδριο “Έρευνα στις Μεταφορές”, Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Ινστιτούτο Μεταφορών, Αθήνα, Φεβρουάριος 2002.
5. “*Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα*”, ερευνητικό πρόγραμμα ΕΜΠ - ΤΜΣΥ σε συνεργασία με το ARRB Transport Research, 2001.
6. “*Ανάπτυξη μεθοδολογίας προσδιορισμού επικίνδυνων θέσεων στο υπεραστικό οδικό δίκτυο της Ελλάδας*”, ερευνητικό πρόγραμμα ΕΜΠ, 2001.

- **Δρ. Ε. Μπεκιάρης**

1. Cacciabue, P.C., Amditis, A., **Bekiaris, E.**, Andreone, L., Tango, F., “*The importance of user needs analysis on HMI design. The EUCLIDE example*”, Panhellenic Conference with International Participation on Human-Computer Interaction – 2001, [PC-HCI 2001], Conference and Cultural Center, University of Patras, Rio Patras, Greece - December 7-9, 2001, www.ee.upatras.gr/pchci2001
2. Uneken, E., Brookhuis, K.A., Roskam, A.J., Naniopoulos, A., **Bekiaris, E.**, “*The European project TRAVELGUIDE (TRAVELLer and traffic information systems: GUIDELines for the enhancement of integrated information provision services)*”. Human Factors & Ergonomics Society (HFES) Annual Conference of the Europe.
3. Roskam, A.J., de Waard, D., Uneken, E., Brookhuis, K.A., Breker, S., Verwey, W., Naniopoulos, A., **Bekiaris, E.**, “*Graphical information provision to drivers; A simulator study in the EU project TRAVELGUIDE*”. Human Factors & Ergonomics Society (HFES) Annual Conference of the Europe Chapter, November 2001, Turin.
4. **Bekiaris, E.**, “*Towards Keeping Elderly Safe and for longer behind the Steering Wheel*”, 14th ICTCT workshop on road user characteristics with emphasis on life-styles, quality of life

and safety, Caserta, Italy, October 25th & 26th 2001

5. Bekiaris, E., “*Major Road Safety Innovations*”, 1st Annual European Energy and Transport Conference, Barcelona, World Trade Centre 18-19 October 2001

6. Bekiaris, E., Amditis, A., Wevers, K., “*Advanced Driver Monitoring - the AWAKE project -*”, 8th WORLD CONGRESS ON ITS, Sydney, Australia, 30/9-4/10 2001

7. Bekiaris, E., Parkes, A., Stevens, A., Wiethoff, M., “*A Structured Methodology and Preliminary Results of ADAS Risk Assessment, including Technical, Behavioural, Liability and Organisational Risks*”, 8th WORLD CONGRESS ON ITS, Sydney, Australia, 30/9-4/10 2001

8. Amditis, A., Bekiaris, E., Montanari, R., Baligand, B. & Perisse, J, Belotti, F., Kuhn, F., “*An Innovative In-Vehicle Multimedia HMI based on an Intelligent Information Manager Approach: The Comunicar Design Process*”, 8th WORLD CONGRESS ON ITS, Sydney, Australia, 30/9-4/10 2001

9. Breker, S., Wervey, W., Naniopoulos, A., Bekiaris, E., Lilli, F., Wevers, K., Brookhuis, K., “*Adapting advanced traffic information provision to road users needs in TRAVEL-GUIDE, A progress report*”, 8th World Congress on Intelligent Transport Systems, Sydney Australia, 30 Sept – 4 Oct 2001

10. Bekiaris, E., Amditis, A., Bullinger, A., “*The use of new technologies in the aetiological and structured analysis of aged workers’ problems*”, NES 2001 Conference, Tampere, Finland, 5-6/9/01, <http://www.uta.fi/laitokset/tsph/nes2001>

11. Andreone, L., Amditis, A., Bekiaris, E., Laurentini, A., “*EUCLIDE: Fusing data from radar and IR sensors for enhancing automotive driver’s vision under night and adverse weather conditions, IEEE Conference " Mechatronics and Machine Vision in Practice, 2001, 27-29/8/01*

12. Herregods, D., Nowé H., Bekiaris, E., Baten, G., Knoll, C., “*The TRAINER Project: Matching training curricula to drivers real needs using multimedia tools*”, DRIVING ASSESSMENT 2001 – INTERNATIONAL DRIVING SYMPOSIUM ON HUMAN FACTORS IN DRIVER ASSESSMENT, TRAINING AND VEHICLE DESIGN, Aspen, Colorado, USA, August 14-17, 2001

13. Amditis, A., Andreone, L., Bekiaris, E., “*Using Aerospace Technology to improve obstacle detection under adverse environmental conditions for car drivers*”, Universal Access in Human-Computer Interaction, New Orleans, Louisiana, USA, 5-10 August 2001

14. Amditis, A., Bekiaris, E., Sartor, S., “*HCI applications for professional driver seats and their impact to driver’s health and efficiency*”, Universal Access in Human-Computer Interaction, New Orleans, Louisiana, USA, 5-10 August 2001

15. Boverie, S., Bekiaris, E., “**Driver vigilance monitoring. A Challenge.**”, New Concepts for Automotive Safety, 27-28 March 2001, Muenchen, Germany

• Δρ. Μ. Μποϊλέ

1. Theofanis, S. and **Boilé M.P.** (2001) “Institutional Framework and Market Deregulation in the United States and Western Europe Port Industry – A Comparative Analysis” *Proceedings of the 43rd Annual Meeting of the Transportation Research Forum*.
2. Sideris, A., Spasovic L.N., and **Boilé M.P.** (2001) “Development of a Logistics information Tool for Marine Terminal Operations” *Proceedings of the 43rd Annual Meeting of the Transportation Research Forum*.
3. **Boile, M.P.** (2001). “Evaluating the Efficiency of Transportation Services on Intermodal Commuter Networks” *Transportation Quarterly*. Vol. 56, No.1, Winter 2002.
4. **Boilé, M.P.** and Gaspard J.G. (2001) “A New Intermodal Transportation Paradigm” in *Writing the Wrongs*, a volume on current transportation issues, presented to the honorable Norman Mineta, Secretary, U.S. Department of Transportation, by WTS.
5. Profillidis V.A. and **Boile M.P.** (2001). “Evolutions et Restructurations au Transport de Frêt en Europe” *Transports*, no. 405, Janvier-Février.
6. Rowinski, J., **Boile M.P.**, Spasovic L.N. and Wang Y. (2001). “A Multi-Commodity, Multi-Class Generalized Cost User Equilibrium Assignment Model” *Proceedings of the Transportation Research Board annual meeting*, on CD-ROM.
7. **Boile, M.P.** (2001). "Estimating Technical and Scale Inefficiencies of Public Transit Systems." *ASCE Journal of Transportation Engineering*, Vol. 127, No. 3, May-June.

7.2 ΣΥΝΕΔΡΙΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗ FORA

1^ο ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ

ΕΛΛΑΔΑ, Αθήνα 21 και 22 Φεβρουαρίου, 2002

Συνδιοργανωτές Φορείς:

Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

Εθνικό Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης/Ελληνικό Ινστιτούτο

Μεταφορών

Το 1ο Διεθνές Συνέδριο για την έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα οργανώθηκε από τον Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων και το Ελληνικό Ινστιτούτο Μεταφορών στο Ξενοδοχείο Holiday Inn στην Αθήνα, την εβδομάδα 21 και 22 Φεβρουαρίου 2002, ολοκληρώνοντας τις εργασίες του με μεγάλη επιτυχία.

Οι 200 περίπου Σύεδροι προήρχοντο από όλα τα ερευνητικά κέντρα και φορείς που ασχολούνται ή ενδιαφέρονται για την έρευνα στον τομέα των Μεταφορών στην Ελλάδα και κάλυπταν σχεδόν το σύνολο του επιστημονικού δυναμικού της χώρας στον τομέα αυτόν. Μετείχαν επίσης και διακεκριμένοι ξένοι επιστήμονες αλλά και Έλληνες Συγκοινωνιολόγοι του εξωτερικού κυρίως από χώρες της ΕΕ και τις ΗΠΑ.

Στη διάρκεια του Συνεδρίου παρουσιάστηκαν 51 επιστημονικές εργασίες με αποτελέσματα ερευνητικών και άλλων έργων που έγιναν στην Ελλάδα τα τελευταία 3 χρόνια. Επιπλέον έγιναν 3 ομιλίες από ειδικούς προσκεκλημένους ομιλητές (keynote speakers) καθώς επίσης και μια ομιλία από τον Διευθυντή Θαλάσσιων Μεταφορών της Επιτροπής της ΕΕ. Το Συνέδριο έκλεισε με συζήτηση στρογγυλής Τράπεζας σχετικά με την σχέση έρευνας και καθημερινής πρακτικής στον τομέα των Μεταφορών στην Ελλάδα, στην οποία συμμετείχαν διακεκριμένοι επικεφαλείς και στελέχη μεγάλων εταιρειών και φορέων στο χώρο των Μεταφορών στην χώρα μας.

Μιλώντας στην εναρκτήρια Συνεδρίαση ο Πρόεδρος της Επιστημονικής Επιτροπής και Διευθυντής του Ελληνικού Ινστιτούτου Μεταφορών καθηγητής του ΑΠΘ κ. Γιώργος Γιαννόπουλος, τόνισε ότι στην Ελλάδα τα ποσά που διατίθενται για την έρευνα σε ποσοστό του ΑΕΠ, βρίσκονται στην τελευταία θέση σε σχέση με όλες τις άλλες χώρες της ΕΕ. Ειδικότερα δε η ιδιωτική χρηματοδότηση της έρευνας είναι πάρα πολύ χαμηλή και στο 1/5 περίπου του μέσου όρου της ΕΕ. Οι προοπτικές για την επόμενη δεκαετία είναι μικτές. Από τη μία πλευρά οι προοπτικές για Ελληνικές συμμετοχές στα μεγάλα ερευνητικά προγράμματα

του λεγόμενου βου Προγράμματος Πλαισίου για την έρευνα της ΕΕ (2002-2006) είναι σχετικά μικρές λόγω των νέων συνθηκών που διαμορφώνονται και που ευνοούν μεγάλους ερευνητικούς φορείς με μεγάλη οικονομική επιφάνεια και εμπειρία, αλλά και λόγω της εισδοχής των 12 συνδεδεμένων χωρών στα προγράμματα αυτά με ίδιες συνθήκες χρηματοδότησης όπως και τα κράτη μέλη. Από την άλλη πλευρά όμως δημιουργούνται πλέον και στην Ελλάδα οι ερευνητικές εκείνες υποδομές που θα στηρίξουν και προωθήσουν μια πιο ουσιαστική και αναβαθμισμένη έρευνα στον Τομέα των Μεταφορών. Μια τέτοια υποδομή είναι και το Ελληνικό Ινστιτούτο Μεταφορών που με έδρα την Θεσσαλονίκη αναπτύσσει υποδομές και φιλοδοξεί να υποστηρίξει ερευνητικά τον τομέα των Μεταφορών σε όλη την Ελλάδα.

Μιλώντας στην ίδια συνεδρίαση ο παγκοσμίου φήμης Συγκοινωνιολόγος καθηγητής του Αμερικανικού Πανεπιστημίου MIT, κ. M. Ben Akiva αναφέρθηκε στις εξελίξεις στην έρευνα των Μεταφορών στις ΗΠΑ τα τελευταία 30 χρόνια (1968 - 1998) και απαρίθμησε τους τομείς στους οποίους επικεντρώνεται η προσπάθεια σήμερα. Οι τομείς αυτοί είναι κυρίως οι τομείς που αφορούν τις κάθε είδους εφαρμογές τηλεματικής στις Μεταφορές και ιδίως τις "επιφάνειες διεπαφής" μεταξύ των χρηστών και των μηχανημάτων δηλαδή τα μέσα και τους τρόπους με τους οποίους οι χρήστες του συστήματος των Μεταφορών θα αξιοποιούν τις δυνατότητες που τους δίνουν οι σύγχρονες τεχνολογίες, η διαμόρφωση νέων απλοποιημένων υποδειγμάτων για την πρόβλεψη των αναγκών για μετακινήσεις, βελτιστοποίηση δικτύων, προσομοίωση και δημιουργία "άυλων" εργαστηρίων μελέτης της κυκλοφορίας (virtual Labs), και οικονομικές θεωρίες στις Μεταφορές.

Μίλησε επίσης, ως προσκεκλημένος ομιλητής, ο ομότιμος καθ. του ΕΜΠ κ. **I. Φραντζεσκάκης**, ο οποίος αναφέρθηκε στην σημερινή δομή και οργάνωση των Ελληνικών Υπηρεσιών και Φορέων στο τομέα των Μεταφορών και πόσο αυτή επιδρά στις καθυστερήσεις και τον τρόπο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής.

Κατά την διάρκεια του Συνεδρίου έγινε ειδική τελετή, στην οποία τιμήθηκε ο Διευθυντής Θαλασσίων Μεταφορών της Επιτροπής της ΕΕ, κ.Φώτης Καραμήτσος, για την μεγάλη συμβολή του στην προώθηση της έρευνας στις Μεταφορές τη δεκαετία 1990 - 2000. Ο κ. Καραμήτσος ήταν κατά τη διάρκεια 1989 - 2001, υπεύθυνος της ομάδας της Γενικής Διεύθυνσης XIII που χρηματοδοτούσε την έρευνα για την εφαρμογή συστημάτων Τηλεματικής στις Μεταφορές. Από τη θέση του εκείνη βοήθησε σημαντικά στην ανάπτυξη της έρευνας στις Μεταφορές, όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Για το λόγο αυτό οι συνδιοργανωτές φορείς δηλαδή το Ελληνικό Ινστιτούτο Μεταφορών και ο Σύλλογος

Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων έδωσαν στον κ. Καραμήτσο ειδική πλακέτα. Τον τιμώμενο προσφώνησε ο καθ. κ.Γ. Γιαννόπουλος, και ακολούθησε ομιλία του κ. Καραμήτσου με θέμα "Η πολιτική για την έρευνα στην ΕΕ: Σχέση της με τις άλλες πολιτικές και ιδίως την πολιτική των Μεταφορών".

Στο τέλος του Συνεδρίου έλαβε χώρα συζήτηση στρογγυλής τράπεζας με κεντρικό θέμα "Πόσο κοντά είναι η έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα, με την εφαρμογή και τις ανάγκες των χρηστών?".

Το πάνελ αποτελούσαν διακεκριμένα και επίλεκτα στελέχη οργανισμών και φορέων στο χώρο των Μεταφορών στην Ελλάδα και συγκεκριμένα οι κ.κ. Σ. Λαμπρόπουλος Δ/νων Σύμβουλος της ΕΓΝΑΤΙΑ ΑΕ που ήταν και πρόεδρος του πάνελ, Ι.Μανιάτης Πρόεδρος του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας και πρώην Γεν. Γραμματέας του Υπουργείου Μεταφορών, Αλ. Σκαμπαρδώνης εντεταλμένος καθηγητής στο Πανεπιστήμιο του Berkeley Καλιφόρνια, Λ. Κίκηρας πρώην πρόεδρος της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ, Α. Κούντρας εκπρόσωπος της εταιρείας INTRACOM, Χρ. Τοκαμάνης ανώτερο στέλεχος της ΓΔ RESEARCH της Επιτροπής της ΕΕ, Κρ. Ιωαννίδης Πρόεδρος της εταιρείας ΠΡΟΟΔΟΣ ΑΕ, και Ιορ. Παραδεισόπουλος ανώτερο στέλεχος και εκπρόσωπος του προέδρου του ΟΣΕ.

Το κύριο συμπέρασμα από τη συζήτηση που ακολούθησε ήταν ότι στην Ελλάδα η έρευνα στις Μεταφορές βρίσκεται ακόμη σε ένα στάδιο καθιέρωσης και προσπάθειας αναγνώρισής της σαν ένας βασικός παράγων "επίλυσης" των οξυμένων προβλημάτων που αντιμετωπίζει η χώρα μας στον τομέα των Μεταφορών. Ελλείπουν όμως βασικοί μηχανισμοί εφαρμογής της στους περισσότερους φορείς και Υπουργεία, ώστε να μπορούν να ενσωματωθούν τα αποτελέσματά της στις πολιτικές και τις ενέργειες που λαμβάνονται από τους φορείς λήψης αποφάσεων. Χρειάζεται ακόμη συνεχής και συστηματική προσπάθεια και από τις δύο πλευρές δηλαδή τόσο από τους ερευνητές στο να δίνουν όσο το δυνατόν πρακτική διάσταση στα αποτελέσματά τους με πλήρη αναγνώριση των αναγκών των "χρηστών" των ερευνών τους, όσο και από την πλευρά των φορέων διαμόρφωσης πολιτικής οι οποίοι θα πρέπει να ενδιαφέρονται και να ζητούν πρακτικές αποτιμήσεις και αποτελέσματα τα οποία θα ενσωματώνονται εύκολα στις διαμορφούμενες πολιτικές και μέτρα.

Καθολική τέλος ήταν η αναγνώριση της σημασίας του Συνεδρίου και η ανάγκη καθιέρωσής του ώστε να αποτελέσει θεσμό στην Ελληνική πραγματικότητα. Οι συνδιοργανωτές δεσμεύτηκαν να επαναληφθεί το Συνέδριο σε 2 χρόνια και κάθε 2 χρόνια.



Εικόνα 11: Από την τελετή επιβράβευσης του Δ/ντή Θαλασσίων Μεταφορών της Επιτροπής της Ε.Ε κου Φώτη Καραμήτσου.

Από δεξιά διακρίνονται ο Πρόεδρος του Σ.Ε.Σ. κ. Γ. Γιαννής (δεξιά), ο κ. Φ. Καραμήτσος και ο Δ/ντής του Ι.ΜΕΤ. Καθ. κ. Γ. Γιαννόπουλος (αριστερά).



Εικόνα 12: Άποψη της μίας από τις δύο αίθουσες του Συνεδρίου κατά την παράλληλη συνεδρίαση 2Α.

Στην πρώτη σειρά από δεξιά διακρίνονται ο Καθ. του Μ.Ι.Τ. κ. Ben Akiva, ο Γεν. Γραμματέας του Υπουργείου Εσωτερικών και Δημόσιας Διοίκησης κ. Ι. Χρυσουλάκης, ο Ομότιμος Καθ. του Ε.Μ.Π. κ. Ι. Φραντζεσκάκης και οι εκπρόσωποι των κομμάτων της Νέας Δημοκρατίας και του Συνασπισμού αντίστοιχα.

7.3 ΔΙΑΧΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΡΕΥΝΑΣ

Στο πλαίσιο της ευρύτερης διάχυσης αποτελεσμάτων της έρευνας, το I.MET. αυξάνει σταδιακά την ενεργό δράση του στους τομείς της εκπαίδευσης – επιμόρφωσης.

Ένας πρώτος τομέας ενδιαφέροντος είναι η εκπαίδευση ή η επίβλεψη – συντονισμός και ποιοτικός έλεγχος της εκπαίδευσης οδηγών, σε θέματα μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων οδικά, κατ' επιταγή του κώδικα ADR.

Ένας άλλος τομέας ενδιαφέροντος είναι η υποστηρικτική συμβολή του I.MET. στη θέσπιση νέων κανονισμών εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών και κυρίως των εκπαιδευτών τους. Ο συγκεκριμένος τομέας στη χώρα μας κρίνεται ανεπαρκής και απαρχαιωμένος, ενώ αποτελεί μία από τις αιτίες του τεράστιου προβλήματος των οδικών τροχαίων ατυχημάτων. Η εκπαίδευση επίσης οδηγών οχημάτων άμεσης ανάγκης (περιπολικά, ασθενοφόρα, πυροσβεστικά) είναι από τα θέματα που χρήζουν προτεραιότητας στο άμεσο μέλλον.

Το I.MET. σκοπεύει να συμμετάσχει στην ανάπτυξη νέων εργαλείων εκπαίδευσης και αξιολόγησης οδηγών όλων των παραπάνω κατηγοριών (π.χ. λογισμικό πολυμέσων, εξομοιωτής οδήγησης, κλπ), αλλά και την αναθεώρηση των σχετικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων.

Το I.MET. δεν προτίθεται να αναλάβει το ρόλο του θεσμικού εκσυγχρονιστή αλλά - με δεδομένη την τεχνογνωσία του πάνω σε θέματα οδικής ασφάλειας - σε συνεργασία με το Υπ. Μεταφορών να βοηθήσει στη σύνταξη νέων κανόνων εκπαίδευσης και εξέτασης, και ενδεχομένως να αναλάβει μία πιλοτική επιμόρφωση των εκπαιδευτών, πάνω στην οποία θα στηριχτεί η προσπάθεια ανανέωσης του συστήματος με απώτερο στόχο τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α
ΚΥΡΙΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ Ι.ΜΕΤ.

ΚΥΡΙΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΤΟΥ Ι.ΜΕΤ.

- Καθ. Γ. Α. Γιαννόπουλος, Δ/ντής Ι.ΜΕΤ.



Ο κ. Γιαννόπουλος είναι καθηγητής Συγκοινωνιακής Τεχνικής στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης και Διευθυντής του Ινστιτούτου Μεταφορών του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (του Υπουργείου Ανάπτυξης).

Ο κ. Γιαννόπουλος έχει ασχοληθεί τα τελευταία 25 χρόνια σε όλους τους τομείς των Μεταφορών κυρίως ως υπεύθυνος μεγάλων μελετητικών ή ερευνητικών προγραμμάτων (πάνω από 100), στους τομείς των Δημόσιων Επιβατικών Συγκοινωνιών, Εμπορευματικών Μεταφορών, Οδικής κυκλοφορίας και κυκλοφοριακού ελέγχου, πολιτικής των Μεταφορών, και εφαρμογές της τηλεματικής σε διάφορους κλάδους των Μεταφορών (οδική κυκλοφορία, οργάνωση λιμένων, θαλάσσιες και εμπορευματικές μεταφορές, ηλεκτρονική πληρωμή στις μεταφορές, κλπ).

Έχει συγγράψει πάνω από 100 επιστημονικές εργασίες και άρθρα που δημοσιεύθηκαν σε Ελληνικά και ξένα επιστημονικά περιοδικά ή Συνέδρια, και 8 βιβλία εκ των οποίων τα 2 στην Αγγλική.

Ο κ. Γιαννόπουλος διετέλεσε Σύμβουλος του Υπουργείου Μεταφορών επί 7ετία, και αναπληρωτής του Έλληνα Υπουργού Μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Υπουργών Μεταφορών για 6 χρόνια. Ήταν επίσης επικεφαλής της ομάδας των εμπειρογνομόνων στις Μεταφορές κατά τις διαπραγματεύσεις ένταξης της χώρας στην ΕΕ.

Από το 1989 είναι συνεχώς εκπρόσωπος της χώρας αρχικά στην επιτροπή διαχείρισης του προγράμματος Προηγμένων Εφαρμογών Τηλεματικής στις Μεταφορές (Advanced Transport Telematics) και αργότερα στην ειδική ομάδα εμπειρογνομόνων του προγράμματος IST (Information Society Technologies) της Γεν. Δ/σης INFSO της ΕΕ.

Το 1997 ίδρυσε, και είναι μέχρι σήμερα πρόεδρος της Συνεργασίας για τη έρευνα στις Μεταφορές Ν.Α. Ευρώπης (South East European Transport Research Forum – SETREF) που σήμερα είναι ένας Διεθνής μη κυβερνητικός Οργανισμός με πάνω από 30 Οργανισμούς μέλη σε 12 χώρες της περιοχής.

Από τον Ιανουάριο 2003 εξελέγει πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Ινστιτούτων Μεταφορών, η οποία περιλαμβάνει τα 15 μεγαλύτερα Ινστιτούτα και Οργανισμούς Έρευνας στις Μεταφορές από όλες τις χώρες της Ε.Ε.

- **Καθ. Γ. Κανελλαΐδης, Αναπλ. Δ/ντής Ι.ΜΕΤ.**

Ο Καθηγητής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (ΕΜΠ) κ. Γ. Κανελλαΐδης αποτελεί μέλος του Διδακτικού και Ερευνητικού Προσωπικού του ΕΜΠ από το 1987, ενώ διετέλεσε Διευθυντής του Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του Τμήματος των Πολιτικών Μηχανικών του Ιδρύματος.

Διδάσκει στους σπουδαστές του Τμήματος τα δύο υποχρεωτικά μαθήματα της «Οδοποιίας» και στους σπουδαστές της κατεύθυνσης του Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού το υποχρεωτικό μάθημα των «Ειδικών Κεφαλαίων Οδοποιίας» και το κατ' επιλογήν υποχρεωτικό μάθημα των «Ειδικών Θεμάτων Σχεδιασμού Οδών». Επιβλέπει επίσης διπλωματικές εργασίες σπουδαστών καθώς και διδακτορικές διατριβές.

Η έρευνα αποτελεί μια από τις κύριες ασχολίες του καθώς από το 1987 συμμετέχει σε ερευνητικά προγράμματα που ανατέθηκαν στο ΕΜΠ τόσο από φορείς της Ελλάδας (αναφέρονται "η ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα", "η ανάπτυξη μεθοδολογίας προσδιορισμού επικίνδυνων θέσεων στο υπεραστικό οδικό δίκτυο της Ελλάδας", "η σύνταξη προδιαγραφών για τον Έλεγχο Οδικής Ασφάλειας στην Εγνατία Οδό", κ.λπ.) και από την Ευρωπαϊκή Ένωση (αναφέρονται "η ανάπτυξη μέτρων για τη μείωση των κινδύνων εμπλοκής σε ατύχημα των ευάλωτων και μη έμπειρων χρηστών της οδού" - PROMISING, "η διερεύνηση μέτρων ασφαλείας στις θέσεις εκτελέσεως εργασιών επί των οδών" - ARROWS, "το πλαίσιο κανονισμών για τον σχεδιασμό οδών" - SAFESTAR, κ.λπ.). Επισημαίνεται ότι συνολικά μέχρι σήμερα έχει συμμετάσχει ενεργά σε περισσότερα από 20 ερευνητικά προγράμματα, στα περισσότερα από τα οποία υπήρξε ο επιστημονικός υπεύθυνος.

Έχει λάβει μέρος σε περισσότερα από 60 διεθνή και εθνικά συνέδρια σχετικά με τις Μεταφορές παρουσιάζοντας επιστημονικές εργασίες, ενώ μεγάλος αριθμός (55) επιστημονικών εργασιών του έχει δημοσιευθεί σε έγκριτα επιστημονικά περιοδικά τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς.

Ο καθηγητής κ. Γ. Κανελλαΐδης έχει μεγάλη επαγγελματική εμπειρία εξειδικευμένη στο χώρο των Μεταφορών και της Συγκοινωνιακής Υποδομής παρέχοντας συμβουλευτικές υπηρεσίες σε φορείς στην Ελλάδα (ΥΠΕΧΩΔΕ, ΕΥΔΕ ΠΑΘΕ, "Εγνατία Οδός", κ.λπ.) και διεθνώς (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας της Αυστραλίας, Δανικό Οδικό Ινστιτούτο, κ.λπ.).

Ανάμεσα στις λοιπές του δραστηριότητες ο καθηγητής κ. Γ. Κανελλαΐδης είναι μέλος της επιτροπής για τον σχεδιασμό και τη λειτουργία των οδών της Αμερικανικής Ένωσης Πολιτικών Μηχανικών (ASCE), κριτής στο διεθνές περιοδικό "Journal of Transportation Engineering" της ASCE, πρόεδρος του Τεχνικού Συμβουλίου του ΕΜΠ κ.λπ.

- **Δρ. Ε. Μπεκιάρης, Κύριος Ερευνητής Ι.ΜΕΤ.**



Ο Δρ. Ε. Μπεκιάρης, Δρ. Μηχ/γος Μηχ/κός Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, είναι Κύριος Ερευνητής (Ερευνητής Β') σε θέματα Εφαρμογών Τηλεματικής στις Μεταφορές του Ινστιτούτου Μεταφορών του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (του Υπουργείου Ανάπτυξης).

Ο Δρ. Ε. Μπεκιάρης γεννήθηκε στην Αθήνα το 1965 και αποφοίτησε από τη Σχολή Μηχανολόγων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου ως 1ος από το έτος του, ενώ εκπόνησε και Διδακτορική Διατριβή στο ίδιο Πολυτεχνείο. Μιλά άπταιστα Αγγλικά και Γερμανικά.

Έως τώρα έχει διατελέσει Γενικός συντονιστής 4 μεγάλων ερευνητικών έργων, συγχρηματοδοτούμενων από την Ε.Ε., τεχνικός συντονιστής 2 άλλων και διαχειριστικός συντονιστής σε 3 ακόμη.

Ειδικεύεται σε ευρύ πεδίο εφαρμογών, από θέματα Οδικής Ασφάλειας έως εξειδικευμένες εφαρμογές Τηλεματικής σε ιδιωτικά οχήματα, μέσα μαζικής μεταφοράς, ακόμη και πλοία. Ακόμη πρέπει να σημειωθεί η εμπειρία του σε θέματα τεχνολογίας για Άτομα με Ειδικές Ανάγκες (ΑμΕΑ), με έμφαση σε προσβάσιμα συστήματα μεταφοράς.

Ο Δρ. Μπεκιάρης διετέλεσε αξιολογητής προτάσεων για 3 διαφορετικά προγράμματα της Ε.Ε., ενώ προσεκλήθη και μίλησε ενώπιον του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για θέματα κινητικότητας και μεταφορών ΑμΕΑ.

Παράλληλα, είναι τεχνικός σύμβουλος της ΕΛΠΙΑ και μέλος πολλών άλλων Κοινωνικών και Επιστημονικών Φορέων της Ελλάδας και του εξωτερικού (π.χ. Εταιρεία Υποστήριξης Θυμάτων Τροχαίων Ατυχημάτων, Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Ελληνικό Ινστιτούτο Ηλεκτροκίνητου Οχήματος / AVERE, TEE, SAE, κλπ.).

- Δρ. Μ. Μποϊλέ, Κύρια Ερευνήτρια Ι.ΜΕΤ.



Η Δρ. Μ. Μποϊλέ, είναι Κύρια Ερευνήτρια (Ερευνήτρια Β΄) στο Ελληνικό Ινστιτούτο Μεταφορών του Εθνικού Κέντρου Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης (του Υπουργείου Ανάπτυξης).

Απέκτησε το δίπλωμα του Πολιτικού Μηχανικού - με ειδίκευση στο Συγκοινωνιακό Τομέα - από το Εθνικό Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Αθήνας το 1990, το Μεταπτυχιακό Τίτλο του Περιβαλλοντολόγου Μηχανικού από το Πολυτεχνείο του Rutgers το 1992, καθώς και τον τίτλο του Δρ. Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού από το Τεχνολογικό Ινστιτούτο του New Jersey το 1995.

Η Δρ. Μποϊλέ διετέλεσε Επικ. Καθηγήτρια σε θέματα Μεταφορών στο τμήμα Πολιτικών και Περιβαλλοντολόγων Μηχανικών στο Πανεπιστήμιο του Rutgers από τον Ιούλιο του 2000, Επικ. Καθηγήτρια στο τμήμα Πολιτικών και Περιβαλλοντολόγων Μηχανικών στο Lafayette College από τον Ιούλιο του 1995 έως τον Ιούλιο του 2000, και Επισκέπτρια Επικ. Καθηγήτρια στο τμήμα Βιομηχανικής και Κατασκευαστικής Μηχανικής στο Εθνικό Κέντρο Μεταφορών και Βιομηχανικής Ανάπτυξης του Τεχνολογικού Ινστιτούτου του New Jersey, από τον Ιανουάριο ως τον Ιούλιο του 2000.

Κατά τη δεκαετή ερευνητική και διδακτική δραστηριότητά της η Δρ. Μποϊλέ έχει μελετήσει θέματα σχετικά με την ανάπτυξη συγκοινωνιακών μοντέλων μεταφοράς προσώπων και εμπορευματικών φορτίων. Το ερευνητικό της έργο εστιάζεται στην ανάλυση των συνδυασμένων μεταφορών και στην επίλυση των προβλημάτων που αυτές επιφέρουν κατά την μετακίνηση προσώπων και αγαθών. Επιπρόσθετα, κατά τη διπλωματική της εργασία η Δρ. Μποϊλέ έχει διεξάγει έρευνα με αντικείμενο τα γεωγραφικά συστήματα πληροφοριών και τη σχέση τους με τις μεταφορές, τις Δημόσιες συγκοινωνίες, την Οικονομική των μεταφορών και τη γενικότερη χρήση νέων τεχνολογιών στις μεταφορές.

Η έρευνά της έχει χρηματοδοτηθεί μεταξύ άλλων από φορείς όπως οι NJDOT, PennDOT, USDOT, FHWA, ATT και το Εθνικό Κέντρο Μεταφορών και Βιομηχανικής Παραγωγικότητας. Κατά τη διάρκεια των 8 προηγούμενων ετών έχει δημοσιεύσει πάνω από 50 άρθρα σε περιοδικά και σε συνέδρια. Στο ενεργητικό της υπάρχουν τιμητικές διακρίσεις και απονομές βραβείων συμπεριλαμβανομένου και του τίτλου του Μαθητή της Χρονιάς (1994) από το Αμερικάνικο Υπουργείο Μεταφορών, καθώς και βραβεία από φορείς όπως οι Eno Transportation Foundation, Women's Transportation Seminar, Intelligent

Vehicle/Highway Society of America. Πρόσφατα δε, έλαβε το βραβείο καλύτερου άρθρου από το Transportation Research Forum για το άρθρο της με αντικείμενο: Evaluating the Efficiency of Transportation Services on Intermodal Commuter Networks.

Η Δρ. Μποϊλέ είναι μέλος του Συμβουλευτικού Συμβουλίου του Transportation Research, Part B, κριτής σε έξι (6) διεθνή επιστημονικά περιοδικά, μέλος σε αρκετούς εθνικούς και διεθνείς επαγγελματικούς συλλόγους και επιτροπές, ενώ υπήρξε επίσημη προσκεκλημένη ως εμπειρογνώμων του Υπουργείου Μεταφορών της Αμερικανικής Κυβέρνησης.

- **Δρ. Φ.Στεργιόπουλος, Ηλεκτρολόγος Μηχανικός / Επιστημονικός Συνεργάτης**



Ο Δρ. Φ. Στεργιόπουλος, επιστημονικός συνεργάτης στο Ε.Κ.Ε.Τ.Α./Ι.ΜΕΤ., γεννήθηκε στη Βέροια το 1972. Απέκτησε με άριστα το Δίπλωμα του Ηλεκτρολόγου Μηχανικού από την Πολυτεχνική Σχολή του ΑΠΘ, το 1995 και το διδακτορικό του δίπλωμα το 1999 από το Πανεπιστήμιο του Birmingham, Μεγ. Βρετανία, εργαζόμενος σε αντικείμενα ηλεκτρονικών ισχύος με εφαρμογές στην ηλεκτροκίνηση και στη μεταφορά ηλεκτρικής ενέργειας.

Κατά το διάστημα 1998-1999 εργάστηκε ως Μηχανικός Έρευνας και Ανάπτυξης (R&D) στο ερευνητικό κέντρο της Asea Brown Boveri (ABB) στη Σουηδία, με αντικείμενο μετατροπείς ηλεκτρονικών ισχύος. Η εργασία του είχε ως αποτέλεσμα την κατοχύρωση μίας πατέντας και άλλων 3 καταχωρήσεων εφευρέσεων στην ABB.

Τα αντικείμενα ενδιαφέροντος του Δρ. Φ. Στεργιόπουλου καλύπτουν μεταξύ άλλων τις νέες εξελίξεις στον τομέα των καθαρών οχημάτων, όπου και συμμετάσχει στο σχεδιασμό και υλοποίηση ερευνητικών προγραμμάτων.

- **Μαρία Μορφουλάκη, Διπλ. Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος / Επιστημονικός Συνεργάτης (Μεταπτυχιακή υπότροφος)**



Η Μαρία Μορφουλάκη, Διπλ. Πολιτικός Μηχανικός Α.Π.Θ, Συγκοινωνιολόγος, είναι Επιστημονικός Συνεργάτης του Ελληνικού Ινστιτούτου Μεταφορών, εκπονώντας συγχρόνως τη Διδακτορική Διατριβή της με αντικείμενο τις Δημόσιες Συγκοινωνίες.

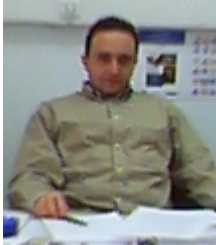
Η Μ. Μορφουλάκη γεννήθηκε στην Θεσσαλονίκη το 1971 και αποφοίτησε από το τμήμα Πολιτικών Μηχανικών της Πολυτεχνικής Σχολής του Α.Π.Θ το 1995. Το 1996 ξεκίνησε τη Διδακτορική Διατριβή της στο ίδιο Τμήμα και συγκεκριμένα στο Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής.

Έως τώρα έχει εργαστεί σε πλήθος Ερευνητικών προγραμμάτων και Μελετών με αντικείμενο τις μεταφορές και συγκοινωνίες, ως επιστημονικός συνεργάτης του Α.Π.Θ, του γραφείου συγκοινωνιακών μελετών ΤΡΙΑΣ Α.Ε, της εταιρείας συμβούλων Διευρωπαϊκή Ομάδα Συμβούλων Θεσσαλονίκης, TRUTH Α.Ε, και από τον Οκτώβριο του 2001 του Ελληνικού Ινστιτούτου Μεταφορών Ι.ΜΕΤ.

Ειδικεύεται στη προσομοίωση και μελλοντική πρόβλεψη της κυκλοφορίας με τη χρήση συγκοινωνιακών μοντέλων, ενώ ασχολείται και με το Σχεδιασμό και Αξιολόγηση των συστημάτων Δημοσίων Μεταφορών αλλά και με θέματα Οδικής Ασφάλειας και Εμπορευματικών Μεταφορών.

Η Μ. Μορφουλάκη έχει 4 δημοσιεύσεις σε περιοδικά και επιστημονικά συνέδρια, μιλά καλά Αγγλικά και Γερμανικά, και έχει άριστη γνώση χειρισμού υπολογιστή.

- **Αθανάσιος Τσιούτρας, Διπλ. Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος - MSc Περιβαλλοντολόγος/ Επιστημονικός Συνεργάτης (Μεταπτυχιακός υπότροφος).**



Ο Αθανάσιος Τσιούτρας, Διπλ. Πολιτικός Μηχανικός Α.Π.Θ. - Συγκοινωνιολόγος, M.Sc. Περιβαλλοντολόγος, είναι Επιστημονικός Συνεργάτης του Ελληνικού Ινστιτούτου Μεταφορών, εκπονώντας συγχρόνως τη Διδακτορική Διατριβή του με αντικείμενο τα Σύγχρονα Συστήματα Υποστήριξης του Οδηγού (ΣΣΥΟ).

Ο Α. Τσιούτρας γεννήθηκε στην Θεσσαλονίκη το 1970 και αποφοίτησε από το τμήμα Πολιτικών Μηχανικών της Πολυτεχνικής Σχολής του Α.Π.Θ το 1996. Το 1999 απέκτησε Μεταπτυχιακό Τίτλο με ειδίκευση στον Τομέα του Περιβάλλοντος. Το 2001 ξεκίνησε τη Διδακτορική Διατριβή του στο τμήμα Πολιτικών Μηχανικών του Α.Π.Θ.

Μέχρι σήμερα έχει εργαστεί σε πληθώρα Ερευνητικών Προγραμμάτων και Μελετών με αντικείμενο τις μεταφορές και συγκοινωνίες, ως εξωτερικός συνεργάτης των εταιρειών συμβούλων «Διευρωπαϊκή Ομάδα Συμβούλων Θεσσαλονίκης Α.Ε. - TRUTH S.A.», και «Διεθνής Ερευνητική Α.Ε. - TRD S.A.» και από το Φεβρουάριο του 2001 του «Ελληνικού Ινστιτούτου Μεταφορών - I.MET.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β
ΚΥΡΙΑ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΓΑ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 2001 - 2002

B.1 ΕΝΕΡΓΑ ΕΡΓΑ ΤΟΥ Ι.ΜΕΤ.

1. GIFTS: Global Intermodal Freight Transport System. Ολοκληρωμένο σύστημα συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών.

Πρόκειται για έργο 30 μηνών που στοχεύει στη δημιουργία μιας ολοκληρωμένης πλατφόρμας παροχής υπηρεσιών μέσω Internet σε όλα τα μέρη μιας εμπορευματικής μεταφοράς. Η πλατφόρμα αυτή που απευθύνεται κυρίως σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις, θα τροφοδοτείται μέσα από δίκτυα τηλεπικοινωνίας με όλα τα τηλεπικοινωνιακά μέσα. Οι πληροφορίες (σε πραγματικό χρόνο) θα δίνονται στη συνέχεια στους χρήστες της πλατφόρμας με φιλικό προς το χρήστη, τρόπο. Επίσης θα υπάρχει μια σειρά έτοιμων «πακέτων» εφαρμογής για χρήση και πάλι των Μικρομεσαίων «χρηστών» του εμπορευματικού συστήματος Μεταφορών (π.χ. για διαχείριση παραγγελιών, εύρεση φορτίων, πληρωμή, ανταλλαγή εγγράφων, επαγωγή διαδρομής, κ.λ.π.).

Η «συνέχεια» (seamless) των ενεργειών που αφορούν την αλυσίδα εμπορευματικών μεταφορών θα επιτευχθεί με την κάλυψη όλων των σταδίων μεταφοράς, στα οποία περιλαμβάνονται:

- Το Βασικό Εμπορευματικό στάδιο, με τους αγοραστές και τους πωλητές των αγαθών, συμπεριλαμβανομένων των κρατήσεων, της εξόφλησης λογαριασμών και άλλων διαπραπείζικων εργασιών, κλπ.
- Το Διοικητικό στάδιο που περιλαμβάνει υπηρεσίες καταχώρησης, προστασίας, πιστοποίησης (π.χ. έλεγχος βάρους και διαστάσεων), ασφάλειας και νομικών θεμάτων.
- Το Λειτουργικό στάδιο π.χ. υπηρεσίες διαχείρισης του στόλου συμπεριλαμβανομένης της παρακολούθησης της θέσης των οχημάτων, της επιλογής διαδρομής, της πρόβλεψης του χρόνου διαδρομής (μέσω δυναμικής διαχείρισης πληροφοριών), κλπ.
- Το στάδιο Διαχείρισης Φορτίων, που περιλαμβάνει τη συσχέτιση φορτίου/μέσου, τη διαχείριση και μεταφορά μοναδοποιημένων φορτίων, την παρακολούθηση της ποιότητας των φορτίων, κλπ.
- Το στάδιο Ανάπτυξης Στρατηγικού Σχεδίου, για παράδειγμα συλλογή και επεξεργασία δεδομένων ταξιδιού, κατασκευή και προσομοίωση, κλπ.

Ένας αριθμός δύο ή τριών πιλοτικών εφαρμογών και/ή επιδείξεων σχεδιάζεται να λάβουν χώρα κατά μήκος ενός αριθμού διαδρόμων. Οι εφαρμογές αυτές θα συνδυάζουν τα παρακάτω είδη μεταφοράς:

- Οδικές/Σιδηροδρομικές.
- Οδικές/Θαλάσσιες.

- Οδικές ή μόνο Σιδηροδρομικές.

Τα παραπάνω θα δείξουν την εφαρμοσιμότητα του προϊόντος και των υπό εξέλιξη εργαλείων.

Ακρωνύμιο Έργου:	GIFTS
Τίτλος Έργου:	<u>G</u>lobal <u>I</u>ntermodal <u>F</u>reight <u>T</u>ransport <u>S</u>ystem
Συντονιστής Φορέας:	TPZ (Telespazio S.p.A., Ιταλίας)
Έναρξη Έργου:	1-7-2001
Διάρκεια Έργου:	30 μήνες
Υπεύθυνος Έργου:	Καθ. Γ.Α. Γιαννόπουλος
Προϋπολογισμός:	392.462 Ευρώ

2. AWAKE: System for effective Assessment of driver vigilance and Warning According to traffic risk Estimation. Σύστημα αποτελεσματικής εκτίμησης της ενάργειας του οδηγού και προειδοποίησής του, σύμφωνα με τις κυκλοφοριακές συνθήκες.

Ο στόχος του έργου AWAKE είναι η αύξηση της οδικής ασφάλειας, μέσω μείωσης του αριθμού και των συνεπειών των ατυχημάτων λόγω μειωμένης ενάργειας (εγρήγορσης) του οδηγού. Το AWAKE θα αναπτύξει ένα αξιόπιστο σύστημα που θα παρακολουθεί τον οδηγό και το περιβάλλον, χωρίς να γίνεται αντιληπτό, και θα εντοπίζει έγκαιρα περιπτώσεις μειωμένης ενάργειας, βάσει ποικίλων παραμέτρων. Η αξιοπιστία του συστήματος θα διασφαλίζεται από τη συνεχή (και όχι διακριτή) παρακολούθηση του οδηγού, προσαρμογή του συστήματος στο συγκεκριμένο οδηγό, και αντίληψη των συνθηκών κυκλοφορίας. Σε περίπτωση εντοπισμού μειωμένης ενάργειας του οδηγού το σύστημα θα προειδοποιεί κατάλληλα τον οδηγό, με διάφορα επίπεδα, ανάλογα με την κατάσταση του οδηγού και τον εκτιμώμενο κίνδυνο. Το σύστημα θα λειτουργεί αξιόπιστα και αποτελεσματικά σε όλες τις συνθήκες σε περιβάλλον αυτοκινητοδρόμου.

Πιο συγκεκριμένα, οι στόχοι του AWAKE είναι:

- ➔ Ανάπτυξη συστήματος έγκαιρου εντοπισμού μειωμένης ενάργειας του οδηγού (**HDM**). Το σύστημα θα συνδυάζει δεδομένα από αισθητήρες παρακολούθησης του οδηγού (π.χ. σύστημα παρακολούθησης των οφθαλμών, αισθητήρας της δύναμης λαβής που ασκείται στο τιμόνι) καθώς και από παρακολούθηση χαρακτηριστικών παραμέτρων της συμπεριφοράς οδήγησης (π.χ. σύστημα εντοπισμού διαχωριστικών γραμμών λωρίδων, αισθητήρες συστήματος επιτάχυνσης / πέδησης / διεύθυνσης). Το σύστημα HDM θα προσαρμόζεται ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου οδηγού, ώστε να επιτευχθεί αξιοπιστία μεγαλύτερη από 90% και ποσοστό λαθών χαμηλότερο του 1% σε όλες τις περιπτώσεις οδήγησης σε αυτοκινητόδρομο.
- ➔ Ανάπτυξη συστήματος υπολογισμού του κινδύνου (**TRE**). Το σύστημα αυτό θα συνδυάζει δεδομένα από ένα επεκτεταμένο χάρτη πλοήγησης, ραντάρ αποφυγής σύγκρουσης, αισθητήρα ταχύτητας, αισθητήρα αναγνώρισης εστίασης βλέμματος οδηγού. Η απόφαση του συστήματος αυτού θα εισάγεται στο σύστημα HDM, για επανέλεγχο της κατάστασης του οδηγού. Επίσης θα συνυπολογίζεται στον καθορισμό του επιπέδου προειδοποίησης του οδηγού.
- ➔ Ανάπτυξη βέλτιστου συστήματος προειδοποίησης του οδηγού (**DWS**). Θα καθορισθούν διάφορα επίπεδα προειδοποίησης ανάλογα με τον εκτιμώμενο κίνδυνο και την κατάσταση του οδηγού.
- ➔ Ανάπτυξη συστήματος συντονισμού όλων των υποσυστημάτων αυτών.
- ➔ Ανάπτυξη συστήματος καταλλήλου για: I.X. πόλης, I.X. μεγάλου κυβισμού και βαρύ όχημα, για να καλυφθούν όλες οι περιπτώσεις εφαρμογής.

- ➔ Αύξηση της οδικής ασφάλειας λόγω της μείωσης των ατυχημάτων που σχετίζονται με υπνηλία του οδηγού.
- ➔ Βελτίωση της ποιότητας ζωής των Ευρωπαίων πολιτών λόγω της παροχής υποστήριξης σε περιπτώσεις μακρόχρονης οδήγησης ή οδήγησης υπό αντίξοες συνθήκες.
- ➔ Συνειδητοποίηση του προβλήματος υπνηλίας των οδηγών από το κοινό.

Για την επιτυχία των σκοπών αυτών δημιουργήθηκε μια Κοινοπραξία από σημαντικούς σχετικούς φορείς, όπως κατασκευαστές συστημάτων και αισθητήρων (Siemens, Actia, Autoliv, Navtech), ερευνητικά ινστιτούτα (I.MET., TNO, VTI, ICCS-NTUA, CNRS-LAAS, CNRS-CEPA, BIVV-CARA), Πανεπιστημιακά Τμήματα (IAT, COAT), αυτοκινητοβιομηχανίες (Fiat, Daimler-Chrysler) και οδηγούς - χρήστες, μέσω της Διεθνούς Ομοσπονδίας Αυτοκινήτου (ΑΙΤ/ΡΙΑ).



Σχήμα 8: Το λογότυπο του έργου AWAKE.

Ακρωνύμιο Έργου: **AWAKE**

Τίτλος Έργου: **System for effective Assessment of driver vigilance and Warning According to traffic risk Estimation**

Συντονιστής Φορέας: **I.MET.**

Έναρξη Έργου: **1-9-2001**

Διάρκεια Έργου: **36 μήνες**

Υπεύθυνος Έργου: **Δρ. Ε. Μπεκιάρης**

Προϋπολογισμός: **579.941 Ευρώ**

3. IMAGE: Intelligent Mobility Agent for Complex Geographic Environments. Ευφυείς Δράστες Κινητικότητας για πολύπλοκα γεωγραφικά περιβάλλοντα.

Το IMAGE σκοπεύει να αναπτύξει ένα περιβάλλον έξυπνης πληροφόρησης καλούμενο «AGENT» το οποίο θα αποτελέσει το εργαλείο παροχής ηλεκτρονικών υπηρεσιών/δεδομένων στους τελικούς χρήστες, με σκοπό την κάλυψη των γενικών μεταφορικών τους αναγκών σε ένα πολύπλοκο γεωγραφικό περιβάλλον. Για την επίτευξη των παραπάνω, το IMAGE θα σχεδιάσει και θα αναπτύξει ένα ανοικτό και αρθρωτό δίκτυο υπηρεσιών, το οποίο θα ενεργεί ως το κεντρικό σημείο αναφοράς. Αυτό θα συνεργάζεται με το σύνολο των τελικών αποδεκτών και τους προμηθευτές των υπηρεσιών δεδομένων (ζήτηση χρηστών-απόκριση προμηθευτών).

Το περιβάλλον πληροφόρησης θα αποτελείται από:

- Μία έξυπνη μονάδα, η οποία θα παρακολουθεί, αναλύει και προβλέπει τις απαιτήσεις των χρηστών και τα ιδιαίτερα προφίλ και προτιμήσεις τους, για υπηρεσίες σχετικές με το χώρο και το χρόνο παροχής κάθε σχετικής υπηρεσίας.
- Μία μονάδα διαχείρισης βάσεων δεδομένων, που θα παρεμβάλλεται μεταξύ των χρηστών και των προμηθευτών υπηρεσιών, με σκοπό την ανταλλαγή των απαιτούμενων δεδομένων.
- Μία πλατφόρμα GIS, η οποία θα μετατρέπει τα εισερχόμενα δεδομένα σε γεωγραφικές συντεταγμένες, τόσο για τους χορηγούς των υπηρεσιών, όσο και για τους τελικούς χρήστες αυτών.
- Ολοκληρωμένες υπηρεσίες που θα παρέχονται υπό τη σκέπη του συστήματος IMAGE, όπως:
 - Υπηρεσία εντοπισμού θέσης των τελικών χρηστών στο γεωγραφικό περιβάλλον.
 - Υπηρεσία πλοήγησης που θα καθοδηγεί το χρήστη στον προορισμό του, με χρήση των καταλληλότερων μεταφορικών μέσων και συνδυασμούς αυτών.
 - Υπηρεσία ηλεκτρονικού εμπορίου που θα συνδέει το χρήστη με τις εξωτερικές υπηρεσίες του ηλεκτρονικού εμπορίου, για πληρωμή των σχετικών υπηρεσιών.

Μέσω των εμπλεκόμενων υποσυστημάτων όλοι οι σχετικοί φορείς καθίστανται μέρος του Δικτύου Ολοκληρωμένων Υπηρεσιών του IMAGE (ISON). Το ISON ενσωματώνει τερματικούς χρήστες και τους χορηγούς των υπηρεσιών σε ένα λειτουργικό δίκτυο και τους καθιστά στοιχεία ενός γεωγραφικού περιβάλλοντος, ανεξαρτήτως της θέσης τους. Το ISON εκμεταλλεύεται τις ήδη υπάρχουσες και τις καινούργιες τεχνολογίες επικοινωνιών και πληροφοριών (π.χ. Internet, GSM, GPRS, UMTS, Mobile IP) για να παρέχει στους χρήστες του υπηρεσίες και πληροφορίες, με διαρκή και προσαρμοσμένη πρόσβαση. Το ISON θα

παρέχει διεθνή πρόσβαση μέσω αξιοποίησης του διαδικτύου και των επικοινωνιακών δικτύων IP. Θα γίνεται χρήση της τεχνολογίας XML έτσι ώστε τα περιεχόμενά του να μπορούν να δημοσιευθούν, χωρίς προβλήματα σε ένα μεγάλο εύρος μέσων (για παράδειγμα WML, HTML), κατάλληλων για διαφορετικές μορφές τερματικών.

Το πρόγραμμα IMAGE διαφοροποιείται σε σχέση με τις προηγούμενες σχετικές απόπειρες, λόγω του ότι θα παρέχει:

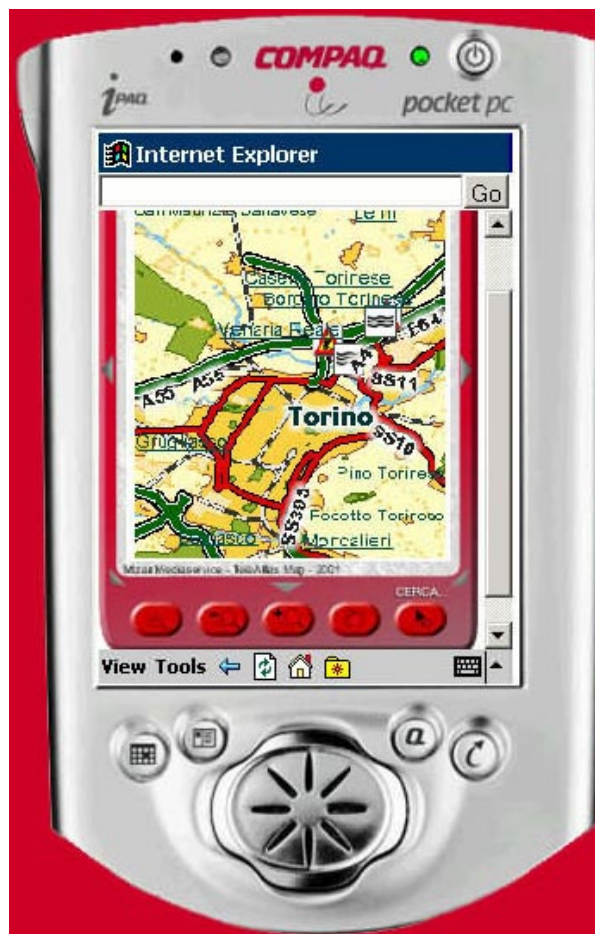
- Ολοκληρωμένες υπηρεσίες: οι χρήστες δεν είναι διατεθειμένοι να αποκτήσουν συσκευές και να γίνουν συνδρομητές αν το συνολικό δίκτυο υπηρεσιών είναι φτωχό.
- Προσωποποιημένη υπηρεσία: οι ανάγκες των χρηστών σε σχέση με τις παραπάνω υπηρεσίες διαφέρουν τόσο, ώστε οι γενικές υπηρεσίες να μην ταιριάζουν και να μην πληρώνονται από κανέναν. Γι' αυτό η προσαρμογή της υπηρεσίας σε διάφορους τύπους χρηστών δεν είναι πολυτέλεια, αλλά απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχία της.
- Ενδολειτουργικές και προτυποποιημένες υπηρεσίες στην Ευρώπη: η κινητή τηλεφωνία πέτυχε γιατί ακολούθησε ένα πανευρωπαϊκό πρότυπο (και τώρα το παγκόσμιο UMTS).
- Πραγματικός χρόνος, δυναμικά δεδομένα: οι υφιστάμενες υπηρεσίες βασίζονται σε στατικά δεδομένα κυρίως, γιατί στερούνται τόσο των απαραίτητων πληροφοριών όσο και των προωθητικών μηχανισμών για να συλλέξουν και να μεταδώσουν δεδομένα σε πραγματικό χρόνο. Έτσι, οι χρήστες διαπιστώνουν συχνά ότι η πραγματικότητα είναι εντελώς διαφορετική και χάνουν την εμπιστοσύνη τους στο σύστημα.
- Εύχρηστη και φιλική επικοινωνία με το χρήστη: κάποια κινητά τηλέφωνα υπερίσχυσαν των άλλων, στηριζόμενα στην καλή επικοινωνία τους με το χρήστη. Τα κινητά τηλέφωνα αλλά και οι υπολογιστές παλάμης επί του παρόντος δεν είναι ακόμη αρκετά εύχρηστοι και φιλικόι για κατάλληλη χρησιμοποίηση από το IMAGE για ολοκληρωμένες υπηρεσίες προς το χρήστη.
- Νέα οργανωτική διάταξη, διασυνδέοντας όλους τους σχετικούς φορείς: ένα ακόμη ανεπίλυτο ζήτημα στο χώρο της παρακολούθησης της κυκλοφορίας – διαχείρισης του συστήματος, όπου οι παροχείς πληροφοριών επιθυμούν να πωλήσουν τις πληροφορίες τους, ενώ οι παροχείς υπηρεσιών επιθυμούν να ανταλλάξουν την πληροφορία με πληροφορία.
- Μείωση του κόστους και απλοποίηση των διαθέσιμων λύσεων: οι υπάρχουσες λύσεις δεν προσφέρουν ικανοποιητική οικονομική ανταποδοτικότητα και παρόλη την ενεργητική τους εκμετάλλευση χρειάζεται σημαντική δουλειά σε μια πιο συγκεκριμένη και διαμορφωμένη αρχιτεκτονική του συστήματος, για να επιφέρει μείωση του κόστους τους, χωρίς να μειωθεί η λειτουργικότητα του συστήματος.

Το IMAGE θα ελέγξει την τεχνική απόδοση του συστήματος και την οικονομική του βιωσιμότητα σε 2 πιλοτικές εφαρμογές: στο Τορίνο (Ιταλία) και στο Τάμπερ (Φιλανδία). Παρόλο που η κοινοπραξία οραματίζεται ότι το IMAGE θα μπορεί φιλοξενήσει δυναμικά αναρίθμητες υπηρεσίες (εύκολη επέκταση του συστήματος), στις πιλοτικές εφαρμογές θα υποστηριχτούν οι παρακάτω τύποι υπηρεσιών:

- Πληροφόρηση για χρήση δημοσίων συγκοινωνιών.
- Πληροφόρηση κυκλοφοριακών δεδομένων.
- Τουριστική πληροφόρηση.



Σχήμα 9: Το λογότυπο του έργου IMAGE



Εικόνα 13: Προσωπικός Ψηφιακός Βοηθός

Ακρωνύμιο Έργου: **IMAGE**
Τίτλος Έργου: **Intelligent Mobility Agent for Complex Geographic Environments.
Συντονιστής Φορέας: **I.MET.**
Έναρξη Έργου: **1-11-2001**
Διάρκεια Έργου: **24 μήνες**
Υπεύθυνος Έργου για I.MET.: **Δρ. Ε. Μπεκιάρης**
Προϋπολογισμός: **454.324 Ευρώ****

4. Κέντρο Αριστείας σε θέματα ελέγχου της δυναμικής συμπεριφοράς του οδηγού στο Ε.Κ.Ε.Τ.Α./Ι.ΜΕΤ.

Το έργο έχει ως στόχο την ανάπτυξη ενός Κέντρου Αριστείας σε θέματα ελέγχου της δυναμικής συμπεριφοράς του οδηγού η οποία αποτελεί ένα πολύ βασικό στοιχείο της οδικής ασφάλειας και αποτελεσματικότητας των μεταφορών. Το έργο έχει ήδη ξεκινήσει εντός του 2002, αφού έτυχε έγκρισης και μάλιστα με βαθμό 9,4/10.

Για να πετύχει τον παραπάνω στόχο, το Κέντρο θα εξοπλιστεί με μία σειρά ερευνητικών εργαλείων:

A) Εγκατάσταση Εικονικής Πραγματικότητας, εξοπλισμένη με ένα εικονικό περιβάλλον προσομοίωσης των συστημάτων ενός αυτοκινήτου και του περιβάλλοντος χώρου (κυκλοφορία, ευρύτερο περιβάλλον οδού). Η εγκατάσταση θα ελέγχει την αλληλεπίδραση διαφορετικών συστημάτων και στοιχείων ενός αυτοκινήτου, προτού αυτά προτυποποιηθούν και πάρουν το δρόμο της παραγωγής, βελτιώνοντας έτσι την εργονομία των οχημάτων. Το σύστημα θα είναι ενός τοίχου (single wall), με δυνατότητα επεκτασιμότητας σε διαμορφώσεις δύο, τριών, ακόμα και έξι τοίχων. Την παρακολούθηση του χώρου θα αναλάβουν οπτικά ή ηλεκτρομαγνητικά συστήματα, ανάλογα με την εκάστοτε εφαρμογή, για την οποία θα χρησιμοποιηθεί εξειδικευμένο λογισμικό εργονομικών μελετών ευρείας χρήσης από τις αυτοκινητοβιομηχανίες. Η εγκατάσταση εικονικής πραγματικότητας θα χρησιμοποιηθεί επίσης για πιλοτική εκπαίδευση οδηγών.

B) Εξοπλισμένο Όχημα Δοκιμών με διάφορα προηγμένα συστήματα υποβοήθησης του οδηγού (αισθητήρες, κάμερες, ραντάρ, κ.α.). Θα χρησιμοποιείται για πειραματική αξιολόγηση των νέων συστημάτων, πιστοποιώντας τη συμβολή τους στην υποβοήθηση του οδηγού. Θα δημιουργηθεί ένα σύστημα καταγραφής δεδομένων ανά πάσα χρονική στιγμή. Τα αρχεία που θα αποθηκεύονται θα περιλαμβάνουν κείμενο, μετρήσεις και εικόνες (π.χ. πρόσωπο οδηγού, εξωτερικό περιβάλλον) και θα αποτελέσουν μία βάση δεδομένων για σύγκριση διαφορετικών σεναρίων. Θα είναι επίσης δυνατή η δημιουργία γραφικών, τα οποία θα αναπαραστούν τη χρονική εξέλιξη των μετρηθέντων παραμέτρων, την οπτικοποίηση δεδομένων με βίντεο και τη μεταγενέστερη επεξεργασία τους.

Γ) Ημι-δυναμικός Προσομοιωτής Οδήγησης, μέσω του οποίου θα είναι δυνατή η προσομοίωση εν δυνάμει επικινδύνων καταστάσεων (κακές - ακραίες καιρικές συνθήκες, οδοί ταχείας κυκλοφορίας, επικίνδυνοι ελιγμοί, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και/ή υπνηλίας, οδήγηση σε συνδυασμό με συνομιλία σε κινητό τηλέφωνο) οι οποίες δεν είναι ασφαλές να δοκιμαστούν σε πραγματικές συνθήκες. Ο προσομοιωτής αυτός αναπτύσσεται στα πλαίσια του εγκεκριμένου έργου της ΕΕ AGILE (QLRT-2001-00118), όπου το Ε.Κ.Ε.Τ.Α./Ι.ΜΕΤ. είναι ο συντονιστής φορέας. Ο προσομοιωτής αυτός θα είναι εξοπλισμένος με σύστημα κίνησης που προσομοιώνει την κίνηση και τις δονήσεις που υφίσταται ο οδηγός από το κάθισμα. Ο προσομοιωτής θα χρησιμοποιεί μία βάση δεδομένων στην οποία θα περιλαμβάνονται 300 χιλιόμετρα οδικού δικτύου (οδοί ταχείας κυκλοφορίας,

αστικοί, υπεραστικοί οδοί, αγροτικοί οδοί, κλπ) προσαρμοσμένα στα Ελληνικά δεδομένα. Θα είναι σε θέση να χρησιμοποιηθεί από διάφορες «κατηγορίες» οδηγών όπως π.χ. συχνών παραβατών του ΚΟΚ, υποψηφίων οδηγών, νέων οδηγών, επαγγελματιών οδηγών, συμπεριλαμβάνοντας συνθήκες προσομοίωσης πεζών, παιδιών, οδηγών δικύκλων, διελεύσεις ζώων, κ.α.



Εικόνα 14: Προσομοιωτής οδήγησης αυτοκινήτου σε κατάσταση λειτουργίας

Ακρωνύμιο Έργου: **ΑΡΙΣΤΕΙΑ - NOVEL**

Τίτλος Έργου: **Κέντρο Αριστείας σε θέματα ελέγχου της δυναμικής συμπεριφοράς του οδηγού στο Ε.Κ.Ε.Τ.Α./Ι.ΜΕΤ.**

Αναθέτων Φορέας: **Υπουργείο Ανάπτυξης - Γενική Γραμματεία Έρευνας & Τεχνολογίας**

Έναρξη: **1-5-2002**

Διάρκεια: **24 μήνες**

Υπεύθυνος Έργου: **Δρ. Ε. Μπεκιάρης**

Προϋπολογισμός: **400.000 Ευρώ**

5. AGILE: AGed people Integration, mobility, safety and quality of Life Enhancement through driving. Ενσωμάτωση στην κυκλοφορία των ηλικιωμένων ατόμων, υποστήριξη της κινητικότητας, οδικής ασφάλειας και ποιότητας ζωής τους μέσω της οδήγησης αυτοκινήτου.

Στις δυτικές κοινωνίες αυξάνεται συνεχώς ο πληθυσμός των ατόμων της τρίτης ηλικίας. Αυτό συνεπάγεται και αύξηση του ποσοστού συμμετοχής τέτοιων ατόμων στην κυκλοφορία. Το εν λόγω πρόγραμμα εστιάζει σε δύο κύριους στόχους:

1. Στην ανάπτυξη της απαιτούμενης γνώσης και των εργαλείων για την ορθολογική πολιτική αξιολόγησης της ικανότητας οδήγησης των ηλικιωμένων και
2. Στην όσο το δυνατό καλύτερη υποστήριξή τους, μέσω επανεκπαίδευσης και βοηθημάτων με στόχο την ασφαλή οδήγηση.

Το πρόγραμμα στοχεύει στην ανάπτυξη ενός νέου συστήματος εκπαίδευσης, πληροφόρησης, παροχής συμβουλών και εκτίμησης της ικανότητας οδήγησης των ηλικιωμένων ατόμων. Αυτό θα επιτευχθεί μέσω ενός συστήματος συνεκτίμησης ενός εύρους φυσικών, ψυχολογικών και άλλων παραγόντων, όπως οδικής συμπεριφοράς και στοιχείων επικοινωνίας με άλλους οδηγούς.

Οι στόχοι θα επιτευχθούν μέσω ενός αριθμού ενδιάμεσων σταδίων, όπως:

- Αναγνώριση και αιτιολόγηση των προβλημάτων των ηλικιωμένων οδηγών και ανάλυση των ατυχημάτων τους.
- Επιλογή καταλλήλων κριτηρίων αξιολόγησης ικανότητας οδήγησης για τους ηλικιωμένους οδηγούς, χρησιμοποιώντας παραμέτρους συμπεριφοράς, νευρο-ψυχολογικές και φυσιολογικές και καθορισμό ορίων γι' αυτά.
- Ανάπτυξη ενός εργαλείου προεκτίμησης της ικανότητας οδήγησης των ηλικιωμένων χαμηλού κόστους, για χρήση από τους οικογενειακούς τους ιατρούς, ή μέσω άλλων ειδικών, είτε μέσω συνεντεύξεων ή ακόμα και μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.
- Ανάπτυξη παραμετροποιημένης βάσης δεδομένων συμπεριφοράς και ικανότητας οδήγησης ηλικιωμένων οδηγών, για να χρησιμοποιηθεί σαν εξειδικευμένο υπόβαθρο για ανάπτυξη σχετικών εργαλείων αξιολόγησης ικανότητας και αποφάσεων.
- Ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος οδηγιών αξιολόγησης ικανότητας των ηλικιωμένων για οδήγηση, συμπεριλαμβάνοντας όλα τα απαραίτητα εργαλεία εκτίμησης, όπως νευρο-ψυχολογικά τεστ, σενάρια προσομοίωσης οδικής πραγματικότητας και ελέγχου σε πραγματικές συνθήκες δρόμου, για καθοδήγηση και υποστήριξη εκείνων των ηλικιωμένων, οι οποίοι παρουσιάζουν ιδιαίτερες δυσκολίες κατά την οδήγηση.
- Ανάπτυξη ενός σχετικού πλάνου δοκιμών, το οποίο θα επιβεβαιώνει την αξιοπιστία των παραπάνω εργαλείων.

- Ανάπτυξη ενός αξιόπιστου και αποδοτικού εργαλείου συνολικής αξιολόγησης και παροχής συμβουλών σε ηλικιωμένους σε σχέση με την οδήγηση, συνδυάζοντας τα αποτελέσματα των διαφόρων εργαλείων αποτίμησης.
- Ανάπτυξη μιας προτυποποιημένης πανευρωπαϊκής διαδικασίας αξιολόγησης αποτίμησης των ηλικιωμένων σε σχέση με την οδήγηση.
- Έλεγχο και βελτιστοποίηση όλων των κριτηρίων, εργαλείων και μεθόδων που έχουν αναπτυχθεί, μέσα από πιλοτικές δοκιμές, μέσω ενός κατάλληλου δείγματος ηλικιωμένων οδηγών από διάφορες ευρωπαϊκές χώρες και περιοχές.
- Έλεγχος κόστους-ωφελειών και της βιωσιμότητας των προτεινομένων μεθόδων και εργαλείων.
- Ανάπτυξη οδηγιών σχεδίασης οχημάτων φιλικών προς τους ηλικιωμένους οδηγούς και βοηθημάτων οδήγησης γι' αυτούς.
- Ανάπτυξη καταλλήλων εκπαιδευτικών και ενημερωτικών προγραμμάτων, με σκοπό τη υποβοήθηση των ηλικιωμένων στο να ξεπεράσουν τα προβλήματά τους σε σχέση με την οδήγηση.
- Στρατηγική αποδοχής από τους ηλικιωμένους της προτεινόμενης μεθοδολογίας αξιολόγησής τους, αλλά και προώθηση θετικών μηνυμάτων, μέσω της κοινωνικής στήριξης των ικανοτήτων των ηλικιωμένων οδηγών, αποτρέποντας έτσι τα αρνητικά στερεότυπα και καθιερώνοντας όταν και όπου απαιτείται, αντισταθμιστικές πολιτικές για τυχόν περιορισμό του δικαιώματός τους στην οδήγηση.

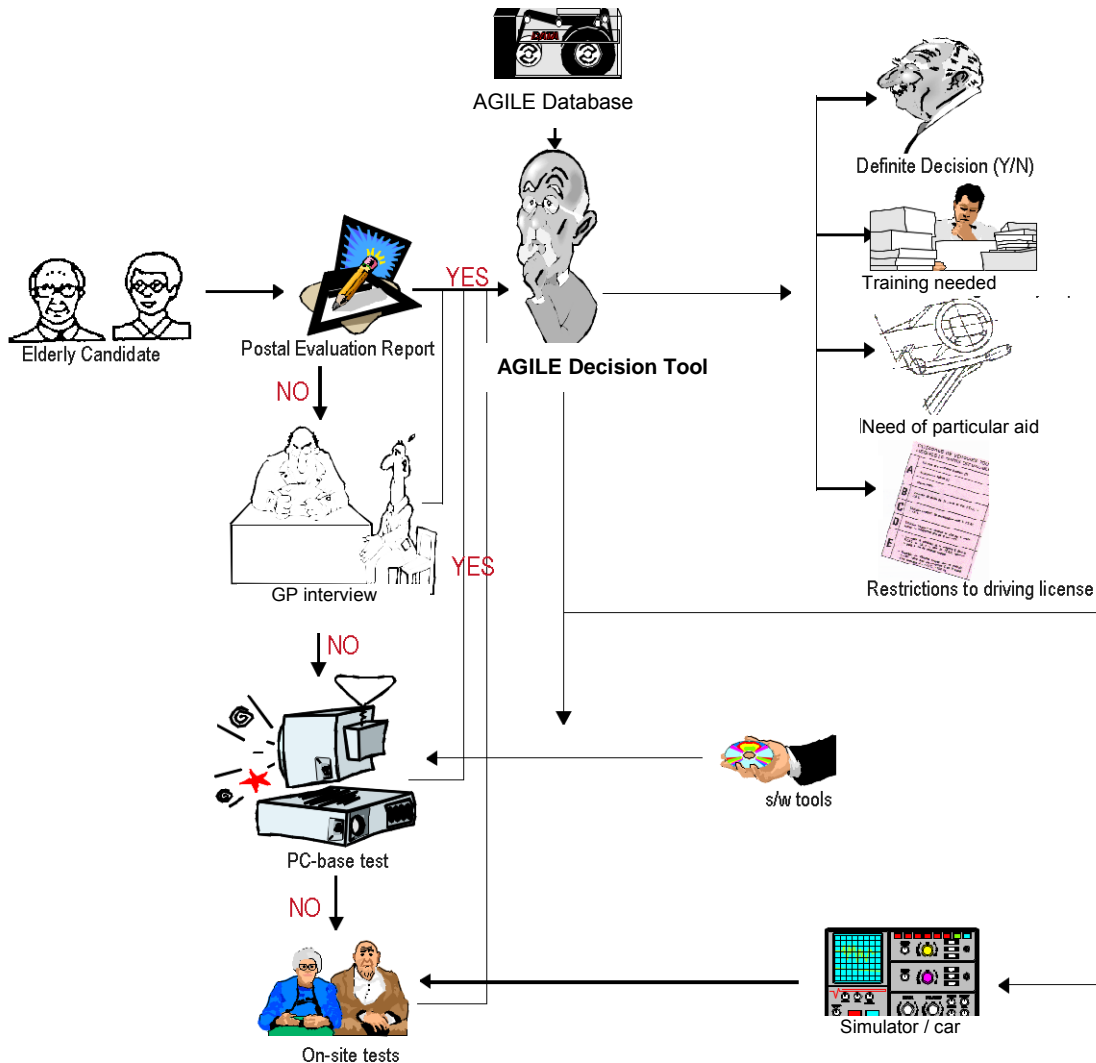
Θα πρέπει να τονιστεί ότι ο στόχος του έργου δεν είναι η δημιουργία νέων εμποδίων για τους ηλικιωμένους οδηγούς, αλλά αντίθετα η απλοποίηση της επιβαλλόμενης διαδικασίας για τους περισσότερους απ' αυτούς και η υποβοήθηση των υπόλοιπων να ανακαλύψουν τις κατάλληλες τεχνικές για να παραμείνουν ασφαλείς οδηγοί. Φυσικά, σε τελευταία ανάλυση μια τέτοια προσέγγιση λογικά και δίκαια θα εξακολουθεί να αποκλείει από την οδήγηση εκείνους τους ηλικιωμένους ανθρώπους οι οποίοι αποτελούν κίνδυνο για την οδική ασφάλεια, διατηρώντας όμως τον αριθμό τους στον ελάχιστο δυνατό και παρέχοντας σ' αυτούς υποστήριξη και πρόσβαση σε εναλλακτικές μεθόδους μετακίνησης.

Οι σχετικοί **μετρήσιμοι στόχοι** τους οποίους θέτει η Κοινοπραξία είναι:

- Η αξιοπιστία και η εγκυρότητα της αναπτυσσόμενης μεθόδου αξιολόγησης πρέπει να ανέρχεται στο 80-98% των εξεταζόμενων περιπτώσεων. Το κόστος της αρχικής προεκτίμησης θα πρέπει να ανέρχεται κάτω από τα 100 ΕΥΡΩ και του συνολικού συστήματος κάτω από τα 1000 ΕΥΡΩ.
- Ο συνολικός χρόνος αποτίμησης θα πρέπει να μην ξεπερνά τις 1-2 ώρες (σε σύγκριση με τις 3-8 ώρες που απαιτούνται σήμερα, χρησιμοποιώντας τα υπάρχοντα εργαλεία, που επιπρόσθετα μετρούν μόνο κάποιες φυσιολογικές παραμέτρους).

- Το επίπεδο αποδοχής των εφαρμοζομένων εργαλείων θα πρέπει να ανέρχεται τουλάχιστον στο 7 (στην κλίμακα από 0-10), από τους ειδικούς (μέσος όρος) και πάνω από το 5 για τους ηλικιωμένους χρήστες.

Για την υλοποίηση ενός τόσο φιλόδοξου έργου έχει σχηματιστεί μια Κοινοπραξία από σημαντικούς σχετικούς φορείς, αποτελούμενη από 13 Συμμετέχοντες, που αντιπροσωπεύουν 7 Ευρωπαϊκά κράτη. Περιλαμβάνει μέλη με ιστορικό σε σημαντική βιοτεχνολογική/κλινική έρευνα, οι οποίες αναπτύσσουν μεθόδους και εργαλεία (AMAP, IfADo, COAT), κέντρα αποτίμησης ικανότητας οδήγησης ηλικιωμένων και ατόμων με ειδικές ανάγκες - ΑμΕΑ, (BIVV-CARA, AV-GOCA, NIRH) Ινστιτούτα Μεταφορών τα οποία ειδικεύονται πάνω στα θέματα ηλικιωμένων και ΑμΕΑ (IMET, USTUTT, VTI), έναν κατασκευαστή αυτοκινήτων (CRF/FIAT), σχεδιαστές εργαλείων αξιολόγησης (Psytest, Foerst) και την Πανευρωπαϊκή Ομοσπονδία Σχολών Οδήγησης (EAF).



Σχήμα 10: Δομή του συστήματος

Τίτλος Έργου: **AGed people Integration, mobility, safety and quality of Life
Enhancement through driving.**

Συντονιστής Φορέας: **I.MET.**

Έναρξη Έργου: **1-1-2002**

Διάρκεια Έργου: **36 μήνες**

Υπεύθυνος Έργου για I.MET.: **Δρ. Ε. Μπεκιάρης**

Προϋπολογισμός: **432.538 Ευρώ**

6. SPORT4ALL: Provision of Telematic Services to the Disabled for the Diffusion of Information on Athletics Events. Παροχή Τηλεματικών Υπηρεσιών σε ηλικιωμένους και ΑμΕΑ για τη Διάχυση Πληροφορίας σε Αθλητικά Γεγονότα

Ο αθλητισμός είναι μία από τις πιο διαδεδομένες ανθρώπινες δραστηριότητες που περιλαμβάνει την ανάπτυξη ικανοτήτων και δεξιοτήτων και την αναψυχή για τους αθλητές και το κοινό. Ο αθλητισμός θεωρείται από την ΕΕ ακέραιο μέρος της εκπαίδευσης και του πολιτισμού και έτσι αυτή χρησιμοποιεί τις δυνατότητες της για να ενθαρρύνει τις αθλητικές δραστηριότητες, που σημαίνουν οικονομική ανάπτυξη, απασχόληση, γεφύρωση του χάσματος μεταξύ ανθρώπων με διαφορετικές νοοτροπίες και, το πιο σπουδαίο, την ενσωμάτωση των ανθρώπων στην κοινωνία.

Υπάρχουν εντούτοις αρκετοί περιορισμοί όσον αφορά τη συμμετοχή των Ευρωπαίων πολιτών στο πλαίσιο που περιλαμβάνει τη διεξαγωγή και παρακολούθηση αθλητικών γεγονότων. Η πλειοψηφία των ηλικιωμένων και ΑμΕΑ (οι οποίοι αποτελούν σημαντικό μέρος του πληθυσμού) εξαιρούνται από την παρακολούθηση αθλητικών γεγονότων, λόγω περιορισμών στην πρόσβαση στους αγωνιστικούς χώρους και τη λήψη της κατάλληλης πληροφορίας.

Στο πλαίσιο της κοινωνίας της πληροφορίας και της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης, το έργο SPORT4ALL στοχεύει να επωφεληθεί από τις εξελίξεις στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, ώστε να παρέχει υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας, προσανατολισμένες στον χρήστη (user-oriented), που να απευθύνονται στους ηλικιωμένους και τα ΑμΕΑ και να συνεισφέρουν σε αυτό το πλαίσιο στην συμμετοχή τους στην ηλεκτρονική κοινωνία (e-society) σε συσχέτισμό με αθλητικά γεγονότα.

Ένας τεράστιος αριθμός πληροφοριών είναι διαθέσιμος στην αγορά και αυξάνει συνεχώς σε όγκο και πολυπλοκότητα. Η πληροφορία που αφορά αθλητικά γεγονότα γίνεται περισσότερο συμπυκνωμένη, όσο ο συναγωνισμός στα αθλητικά γεγονότα μεγαλώνει και γεγονότα υψηλής στάθμης αποκτούν περισσότερη δημοσιότητα. Η απόκτηση και η διαχείριση της πληροφορίας σχετικά με αθλητικά γεγονότα είναι ένα πολύπλοκο έργο, που δυσχεραίνει τις προσπάθειες των ηλικιωμένων και των ΑμΕΑ σε εκδηλώσεις αναψυχής, όπως η παρακολούθηση αθλητικών γεγονότων. Το έργο SPORT4ALL θα διευκολύνει το πληθυσμό των ηλικιωμένων και ΑμΕΑ στην πρόσβαση σε αθλητικά γεγονότα.

Οι συγκεκριμένοι στόχοι του έργου είναι:

- Δημιουργία ολιστικής προσέγγισης για τη δημιουργία, συλλογή, διαχείριση και διάχυση της πληροφορίας και των υπηρεσιών τηλεματικής προς τους ηλικιωμένους και τα ΑμΕΑ, όσον αφορά τα αθλητικά γεγονότα.
- Χρήση τεχνικών ψηφιακής οικονομίας για τη διάχυση και χρήση υπηρεσιών από τους ηλικιωμένους και τα ΑμΕΑ σε ολόκληρη την Ευρώπη.
- Ανάπτυξη μίας πηγής πληροφοριών στο διαδίκτυο που θα επιτρέπει την ευρεία πρόσβαση σε δυναμικές πληροφορίες σχετικά με την πρόσβαση και παρακολούθηση αθλητικών γεγονότων, σε συσχέτισμό με τις ειδικές ανάγκες του υπόψη πληθυσμού.
- Δημιουργία ενός διανεμημένου δικτύου που περιλαμβάνει πρακτορεία ταξιδιών, προμηθευτές υπηρεσιών διαμονής, τοπικούς, περιφερειακούς και διευρωπαϊκούς πράκτορες μεταφορών, οικονομικούς οργανισμούς και παράγοντες του αθλητισμού. Αυτό το δίκτυο θα δίδει πρόσβαση σε ποιοτικές υπηρεσίες υποστήριξης για ένα ευρύ φάσμα ηλικιωμένων και ΑμΕΑ.

Ακρωνύμιο Έργου: **SPORT4ALL**
Τίτλος Έργου: **Παροχή Τηλεματικών Υπηρεσιών σε ηλικιωμένους και ΑμΕΑ για τη Διάχυση Πληροφορίας σε Αθλητικά Γεγονότα**
Αναθέτων Φορέας: **TEN-TELECOM**
Έναρξη: **01-04-2002**
Διάρκεια: **18 μήνες**
Υπεύθυνος Έργου: **Δρ. Ε. Μπεκιάρης**
Προϋπολογισμός: **393.000 Ευρώ**

7. BOB – CAMPAIGN: ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ ενημέρωσης κατά της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ με στόχο τη Βελτίωση της Οδικής ασφάλειας, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά κοινωνικά πρότυπα.

Όπως ήταν αναμενόμενο, το έργο “BOB-Campaign” λόγω του κοινωνικού χαρακτήρα του συνεχίζεται και για την περίοδο 2002-2003. Το I.MET. συνεχίζει την προσπάθειά του για τη δραστική μείωση των τροχαίων ατυχημάτων διαμέσου της πανευρωπαϊκής εκστρατείας ενημέρωσης κατά της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ (BOB-Campaign). Έμφαση θα δοθεί στη δημιουργία συνειδητοποιημένων πολιτών μέσα από την εκπαίδευση, με την προβολή εκπαιδευτικής βιντεοταινίας που θα είναι έτοιμη εντός του 2002.

Το I.MET. βρίσκεται στις καταληκτικές διαπραγματεύσεις για την αγορά ενός εξοπλισμένου με προσομοιωτή οδήγησης καταστάσεων υπό την επήρεια αλκοόλ mini-van, το οποίο θα επισκεφτεί σχολεία σε όλη την επικράτεια. Οι μαθητές θα μπορούν να προσομοιώνουν συνθήκες νηφαλιότητας αλλά και μέθης, συνεπώς μέσω της σύγκρισης θα αφομοιώσουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο το μήνυμα.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΗ ΒΙΝΤΕΟΚΑΣΣΕΤΑ



**Μια παρέα
Ένας οδηγός κάθε φορά**

ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (Ε.Κ.Ε.Τ.Α.) & ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ι.ΜΕΤ.) ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΕΙ ΣΕ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΤΗΝ PHOTOPRESS S.A. ΜΙΑ ΤΗΛΕΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΝΕΠΕΙΔΕΣ ΤΟΥ ΑΛΚΟΟΛ ΣΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ. ΣΤΗΝ ΤΑΙΝΙΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΟΝΤΑΙ ΟΙ ΑΠΟΧΕΙΣ ΤΩΝ Κ.Κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΛΑΝΟΠΟΥΛΟΥ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΟΛΟΓΟΥ - ΔΙΤΗ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΚΑΘΗΓΗΤΗ Α.Π.Θ., ΔΡ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ ΜΠΕΚΙΑΡΗ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΥ-ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ ΚΙΤΡΙΟΥ ΕΡΕΥΝΗΤΗ (Ι.ΜΕΤ.), ΚΩΣΤΑ ΚΑΒΒΑΒΑ ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΥ - ΕΚΔΟΤΗ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ 4ΤΡΟΧΟΙ ΝΙΚΟΥ ΤΖΑΔΑΡΗ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΥ - ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ ΚΕΝΤΡΟΥ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ SAFETRACK Α.Ε. ΔΡ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ ΣΤΑΜΑΤΑ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ ΚΕΝΤΡΟΥ ΨΥΧΟΤΕΧΝΙΚΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ (ΚΕ.Ψ.Α.) ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΒΟΥΚΙΔΗ ΠΛΑΣΤΙΚΟΥ ΧΕΙΡΟΥΡΓΟΥ, ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΣ ΚΟΚΚΑΛΗ ΔΙΑΙΤΟΛΟΓΟΥ ΘΑΝΑΣΗ ΚΟΥΝΤΡΑ ΠΡΟΤΑΒΑΝΤΗ ΑΓΩΝΩΝ ENDURO - ΕΚΔΟΤΗ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΥ 0-300 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΔΙΑΤΙΜΩΣ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟΣ - ΔΗΜΟΣΙΟΓΡΑΦΟΣ ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΑΜΠΑΣ, ΜΟΝΤΑΖ ΝΟΡΜΑ ΦΡΑΝΤΣ, CAMERA ΜΕΛΗΣ ΣΑΡΡΗΣ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΗ ΣΤΕΛΙΟΣ ΤΡΙΒΟΠΑΝΗΣ, ΒΑΣΩ ΑΡΒΑΝΙΤΑΚΗ, ΠΙΡΡΟΣ ΠΛΑΥΛΑΤΟΣ-ΦΟΥΡΝΩΤΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (Ε.Κ.Ε.Τ.Α.)
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ι.ΜΕΤ.)

VHS ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΗ ΒΙΝΤΕΟΚΑΣΣΕΤΑ 4:3 28 Αερό/28 Minutes ΕΓΧΡΩΜΗ/COLOR

ΤΡΟΧΟΙ ΕΛΤΑ AVIS RENT A CAR ΠΟΞΕΟΑ ΕΤΕ

PHOTOPRESS S.A.



**Μια παρέα
Ένας οδηγός κάθε φορά**

Θέλουμε να βρούμε, θα βρούμε.
Θέλουμε να πιούμε, θα πιούμε.
Όλοι εκτός από έναν κάθε φορά.

Αυτόν που θα οδηγήσει την παρέα με ασφάλεια στο σπίτι.
Αυτόν που θα πει **αλκοόλ, όχι απόψε - οδηγώ**

ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (Ε.Κ.Ε.Τ.Α.)
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (Ι.ΜΕΤ.)

VHS ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΗ ΒΙΝΤΕΟΚΑΣΣΕΤΑ 4:3 28 Αερό/28 Minutes ΕΓΧΡΩΜΗ/COLOR

ΤΡΟΧΟΙ ΕΛΤΑ AVIS RENT A CAR ΠΟΞΕΟΑ ΕΤΕ

PHOTOPRESS S.A.

Εικόνα 15: Εξώφυλλο εκπαιδευτικής βιντεοταινίας.

Ακρωνύμιο Έργου: **ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ ΒΟΒ**

Τίτλος Έργου: **ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ ενημέρωσης κατά της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ με στόχο τη Βελτίωση της Οδικής ασφάλειας, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά κοινωνικά πρότυπα.**

Αναθέτων Φορέας: **Ευρωπαϊκή Ένωση - Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Ενέργειας**

Έναρξη: **1-10-2002**

Διάρκεια: **15 μήνες**

Υπεύθυνος Έργου: **Δρ. Ε. Μπεκιάρης**

Προϋπολογισμός: **326.000 Ευρώ**

8. ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ: Υπηρεσίες γνωμοδότησης προς το ΥΜΕ.

Πρόκειται για έργο που ανήκει στην κατηγορία παροχής υπηρεσιών προς ιδιωτικούς ή Δημόσιους φορείς. Στην προκειμένη περίπτωση το έργο παρέχει υπηρεσίες συμβούλου προς το Υπουργείο Μεταφορών, υπηρεσίες σχετικές με έρευνες και αναλύσεις για το σύστημα μεταφορών της Θεσσαλονίκης.

Ακρωνύμιο Έργου:	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
Τίτλος Έργου:	Υπηρεσίες γνωμοδότησης προς το ΥΜΕ
Αναθέτων Φορέας:	ΥΜΕ
Έναρξη:	12-06-2002
Διάρκεια:	12 μήνες
Υπεύθυνος Έργου:	Καθ. Γ. Γιαννόπουλος
Προϋπολογισμός:	69.259 Ευρώ

9. UPTUN: Low-cost durable innovative UPgrading methods for fire safety in existing TUNnels. Νέες ανθεκτικές και χαμηλού κόστους μέθοδοι βελτίωσης της πυρασφάλειας σε σήραγγες.

Το έργο «UPTUN» έχει στόχο την εξεύρεση νέων μεθόδων βελτίωσης της πυρασφάλειας σε σήραγγες, ένα θέμα το οποίο έχει τεθεί επί τάπητος μετά από πρόσφατα συμβάντα που είχαν άμεσο κόστος σε ανθρώπινες ζωές και έμμεσο οικονομικό κόστος δισεκατομμυρίων Ευρώ.

Οι τελευταίες έρευνες απέδειξαν πως υπάρχουν ακόμα πολλά ερωτηματικά σχετικά με την ασφάλεια στις σήραγγες. Ατυχήματα κυρίως σε υπάρχουσες, αλλά και σε καινούριες - έτοιμες προς χρήση - σήραγγες αποδεικνύουν πως τα παρόντα συστήματα ασφαλείας, ίσως και να μην είναι τόσο αποτελεσματικά. Οι αυξημένοι κυκλοφοριακοί φόρτοι ή ο όγκος μεταφοράς επικίνδυνων αγαθών, επιτείνουν την κατάσταση. Περαιτέρω αναλύσεις δείχνουν πως τέτοιου είδους πυρκαγιές εγκυμονούν κινδύνους για την κατασκευαστική υποδομή των σηράγγων (αστοχία υλικών) οδηγώντας σε μεγάλες απώλειες για τον προϋπολογισμό της Ε.Ε.

Τα προσδοκώμενα αποτελέσματα του έργου είναι:

- Ένα ανεπτυγμένο, αξιόπιστο και αποδοτικό οικονομικά πακέτο μέτρησης που έχει αρχικό σκοπό τη μείωση της πιθανότητας δημιουργίας πυρκαγιών σε σήραγγες, καθώς και των συνεπειών αυτών. Τελικός στόχος του έργου είναι η βελτίωση της ασφάλειας κατά τη διέλευση σηράγγων.

- Ένα ανεπτυγμένο και ολοκληρωμένο δίκτυο εκτίμησης και αναβάθμισης σε υπάρχουσες σήραγγες, βασισμένο σε νέες μεθοδολογίες και ανεπτυγμένο κατά τέτοιο τρόπο ώστε να επιτρέπει στις αρμόδιες αρχές ασφαλείας να εκτιμούν και να διαχειρίζονται με ορθολογικό τρόπο τα ατυχήματα και την κατασκευαστική ασφάλεια των σηράγγων.

Το έργο στοχεύει επίσης στην παραγωγή μεθόδων διαχείρισης λειτουργίας υπάρχοντων σηράγγων, με παράλληλη πρόβλεψη των επιπέδων ασφάλειας έπειτα από ενδεχόμενες αναβαθμίσεις των συστημάτων πυρασφάλειας.

Το έργο τέλος θα παρέχει πλήρη οικονομοτεχνική πληροφόρηση σχετικά καταστάσεις ανίχνευσης, επιθεώρησης και παρακολούθησης από Ευρωπαίους επιθεωρητές, ενώ όλα τα παραπάνω θα συνδυαστούν με τη δημιουργία των απαραίτητων εκείνων προδιαγραφών για τη δημιουργία προγράμματος σε ηλεκτρονικό υπολογιστή, ώστε να διευκολύνονται οι περίπλοκοι υπολογισμοί.



Σχήμα 11: Το λογότυπο του έργου UPTUN

Ακρωνύμιο Έργου: **UPTUN**

Τίτλος έργου: **Νέες ανθεκτικές και χαμηλού κόστους μέθοδοι βελτίωσης της πυρασφάλειας σε σήραγγες.**

Αναθέτων Φορέας: **GROWTH**

Έναρξη: **1 Σεπτεμβρίου 2002**

Διάρκεια: **48 μήνες**

Υπεύθυνος Έργου: **Καθ. Π. Παπαϊωάννου**

Προϋπολογισμός: **237.006 Ευρώ**

10. CONSENSUS: Promoting CONSENSUS in Assessing Driving Ability of PSN Through Common Methodologies and Normative Tools. Προώθηση της τυποποίησης μέσω ομόφωνης κοινής μεθοδολογίας και μέσων για την αξιολόγηση των ικανοτήτων οδήγησης ατόμων με Ειδικές Ανάγκες (ΑμΕΑ).

Επί του παρόντος, υπάρχει έλλειμμα στην προτυποποίηση των μεθόδων και εργαλείων, για την εκτίμηση της φυσικής κατάστασης των ηλικιωμένων οδηγών, καθώς και των οδηγών με ειδικές ανάγκες. Μόνο η καθιέρωση ενός ενιαίου Θεματικού Δικτύου σε Πανευρωπαϊκή κλίμακα θα δώσει τη δυνατότητα ανάπτυξης ενός δικτύου ειδικών, το οποίο θα συντελέσει στη σύγκλιση προς κοινές πρακτικές και εργαλεία, ικανά ώστε να εφαρμοστούν σε όλη την Ευρώπη. Το CONSENSUS στοχεύει στην ανάπτυξη Δικτύου Αριστείας συστηματικής ανταλλαγής πληροφοριών που αφορούν την εκτίμηση των ικανοτήτων οδήγησης ατόμων με ειδικές ανάγκες (ΑμΕΑ) και στη διάδοση τεχνογνωσίας μεταξύ των Ευρωπαϊκών χωρών (κυρίως από προηγμένες τεχνολογικά χώρες προς τις λιγότερο ανεπτυγμένες) με τη βοήθεια της τηλεματικής, καθώς και νέων πειραματικών εργαλείων υποστήριξης (βάσεις δεδομένων και τεχνογνωσία ειδικών).

Οι κύριοι στόχοι του έργου είναι:

- Ομόφωνη συμφωνία κατηγοριοποίησης των λειτουργικών ικανοτήτων των ΑμΕΑ σε σχέση με την ικανότητά τους στην οδήγηση, σε πανευρωπαϊκό επίπεδο.
- Ομόφωνη συμφωνία για κοινά κριτήρια, εργαλεία και μεθοδολογίες αξιολόγησης ΑμΕΑ.
- Προδιαγραφές και χρήση βάσης δεδομένων υπαρχόντων μέσων και μεθοδολογιών αξιολόγησης της ικανότητας οδήγησης ΑμΕΑ, καθώς και εργαλείων για την υποστήριξη των ειδικών στην τελική απόφαση και τυποποίηση της ποιότητας εξέτασης.
- Αναγνώριση σχετικών κενών στα υπάρχοντα μέσα αξιολόγησης, ως κύρια θέματα για μελλοντική έρευνα.
- Ίδρυση ομάδας ειδικών και κέντρων αριστείας πανευρωπαϊκά, για τη διευκόλυνση της έρευνας της υφιστάμενης τεχνογνωσίας στον τομέα της τηλεματικής, με την ανταλλαγή γνώσεων και εμπειριών.
- Πρόταση για κώδικα καλής πρακτικής στην αξιολόγηση της ικανότητας οδήγησης των ΑμΕΑ, υποδείξεις σε σχετικές αρχές και στη βιομηχανία και ενίσχυση της αποδοχής των χρηστών και της κοινής γνώμης.

Ακολουθούν τα ποσοτικά κριτήρια του έργου:

- Χρήση της κατηγοριοποίησης των λειτουργικών ικανοτήτων των ΑμΕΑ και των κοινών κριτηρίων, εργαλείων και μεθοδολογιών αξιολόγησης, σε τουλάχιστον 6 Ευρωπαϊκές χώρες, έως το τέλος του έργου.
- Χρήση της κατηγοριοποίησης και των κοινών κριτηρίων, εργαλείων και μεθοδολογιών

αξιολόγησης, σε τουλάχιστον 15 Ευρωπαϊκές χώρες, 10 χρόνια μετά τη λήξη του έργου, εφόσον το Δίκτυο αποδειχτεί πράγματι αυτοσυντηρούμενο.

- Αξιοποίηση των σχετικών προτάσεων προς τις αρχές και τη βιομηχανία, τουλάχιστον από 3 εθνικές ή διεθνείς αρχές και από 3 κατασκευαστές, έως το τέλος του έργου.
- Συμμετοχή τουλάχιστον εξήντα μελών στο Δίκτυο έως τη λήξη του έργου.

Ακρωνύμιο Έργου: **CONSENSUS**

Τίτλος έργου: **Προώθηση ομόφωνης κοινής μεθοδολογίας και κανονισμών για την αξιολόγηση των ικανοτήτων οδήγησης ατόμων με Ειδικές Ανάγκες (ΑμΕΑ).**

Αναθέτων Φορέας: **IST**

Έναρξη: **1 Σεπτεμβρίου 2002**

Διάρκεια: **24 μήνες**

Υπεύθυνος Έργου: **Δρ. Ε. Μπεκιάρης**

Προϋπολογισμός: **115.000 Ευρώ**

11. RURAL WINS: Roadmap for ICT Solutions for Rural Areas and Maritime Regions. Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης Τεχνολογιών Πληροφορίας και Υπολογιστών (ICT) σε Αγροτικές & Παράκτιες Περιοχές.

Το έργο έχει στόχο τη σχεδίαση ενός στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης Τεχνολογιών Πληροφορίας και Υπολογιστών (ICT), το οποίο θα διασφαλίσει την ανάπτυξη ενός επικοινωνιακού μετώπου διάδοσης πληροφοριών σε αγροτικές και παράκτιες περιοχές, όπως και σε νησιά.

Το έργο στοχεύει:

- Στη μείωση του χάσματος μεταξύ αγροτικών και αστικών περιοχών.
- Στην πρόγνωση των τάσεων της τεχνολογική εξέλιξης του απαιτούμενου εξοπλισμού.
- Στην ανάπτυξη υπηρεσιών οι οποίες θα ολοκληρώνουν τον εξοπλισμό και
- Στη διαχείριση της ανάπτυξης, η οποία θα επιτρέψει τη βελτίωση των συνθηκών ζωής των αγροτικών περιοχών σε παγκόσμιο επίπεδο.

Ακρωνύμιο Έργου: **RURAL-WINS**

Τίτλος έργου: **Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης Τεχνολογιών Πληροφορίας και**

Υπολογιστών (ICT) σε Αγροτικές & Παράκτιες Περιοχές.

Αναθέτων φορέας:	IST
Έναρξη:	1 Ιουλίου 2002
Διάρκεια:	12 μήνες
Υπεύθυνος Έργου:	Δρ. Ε. Μπεκιάρης
Προϋπολογισμός:	4.338 Ευρώ

12. IMMACULATE: IMprovement of Urban EnvironMent Quality of Air and Noise Levels by an Integrated, Cost Effective and MUlti-Level Application of Clean Vehicle TEchnologies. Βελτίωση της ποιότητας του αέρα και περιορισμός του θορύβου σε αστικό περιβάλλον μέσω μιας ολοκληρωμένης, οικονομικά αποτελεσματικής και πολυ-επίπεδης εφαρμογής τεχνολογιών καθαρών οχημάτων

Το IMMACULATE στοχεύει στην βελτίωση της ποιότητας του αέρα και στη μείωση των επιπέδων θορύβου σε αστική περιοχή (Δήμος Θεσσαλονίκης) μέσω ενός πρωτοπόρου συνδυασμού τεχνολογιών καθαρών οχημάτων για διαφορετικούς τύπους οχημάτων (ηλεκτρικά βοηθούμενα ποδήλατα, ηλεκτρικά δίκυκλα, υβριδικά αυτοκίνητα και μίνι-λεωφορεία φυσικού αερίου) με διάφορα προηγμένα συστήματα τεχνολογιών στο χώρο των μεταφορών (όπως συστήματα πληροφορικής, διαχείρισης και τηλεματικής, τεχνολογία έξυπνων καρτών, σχήματα διαχείρισης κυκλοφορίας).

Στα πλαίσια του έργου, οι παρακάτω ενέργειες και μέσα πρόκειται να χρησιμοποιηθούν:

- Προσδιορισμός των ειδικών απαιτήσεων των χρηστών και των καταλλήλων σεναρίων χρήσης.
- Προσδιορισμός των λειτουργικών προδιαγραφών των οχημάτων και των σύγχρονων τηλεματικών εφαρμογών στις μεταφορές, που θα χρησιμοποιηθούν.
- Ανάπτυξη ενός σχεδίου εκπαίδευσης και κατάρτισης οδηγών προσανατολισμένο στην ιδέα της «οικολογικής συνείδησης».
- Οργάνωση και εκτέλεση πιλοτικών δοκιμών χρησιμοποιώντας τα οχήματα και τις νέες τεχνολογίες στην πόλη της Θεσσαλονίκης, συμπεριλαμβανομένων 4 ηλεκτρικά βοηθουμένων ποδηλάτων, 4 ηλεκτρικών δικύκλων, 1 υβριδικού αυτοκινήτου και ενός μίνι-λεωφορείου με φυσικό αέριο.
- Τεχνολογική, κοινωνικο-οικονομική ανάλυση, ανάλυση χρηστικότητας και κινδύνων του προτεινομένου σχήματος.
- Παρακολούθηση και προσδιορισμός των νομικών και οργανωτικών θεμάτων.
- Υλοποίηση ανάλυσης απόδοσης κόστους, προσδιορίζοντας τα οφέλη.

- Διαμόρφωση οδηγιών και πολιτικών για σχετικές εφαρμογές και προέκτασή τους σε συνθήκες άλλων Ευρωπαϊκών πόλεων, μέσω σχετικού Πανευρωπαϊκού Δικτύου Χρηστών, της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Ηλεκτρικού Αυτοκινήτου.

Το IMMACULATE θα έχει ως αποτέλεσμα την επίδειξη μιας πρωτοπόρου προσέγγισης για τον περιορισμό της ρύπανσης του αέρα και των προβλημάτων θορύβου στην πόλη της Θεσσαλονίκης – με δυνατότητα προέκτασης και σε άλλες Ευρωπαϊκές πόλεις – μέσω της εισαγωγής ενός συστήματος βασισμένου σε συνδυασμό «καθαρών» οχημάτων και προηγμένων εφαρμογών τηλεματικής και διαχείρισης για μεταφορές. Επιπλέον, μέσω των δραστηριοτήτων διασποράς των αποτελεσμάτων και των πιλοτικών δοκιμών, το έργο συνεισφέρει αποτελεσματικά στη δημιουργία «οικολογικής συνείδησης» στους πολίτες της αστικής περιοχής.

Στα πλαίσια του εν λόγω έργου έχει αγοραστεί εξοπλισμός αξίας 40.000 €, ο οποίος αποτυπώνεται στο Κεφάλαιο 5 που αφορά τις υποδομές του I.MET.

Ακρωνύμιο Έργου: **IMMACULATE**

Τίτλος έργου: **Βελτίωση της ποιότητας του αέρα και περιορισμός του θορύβου σε αστικό περιβάλλον μέσω μιας ολοκληρωμένης, οικονομικά αποτελεσματικής και πολυ-επίπεδης εφαρμογής τεχνολογιών καθαρών οχημάτων**

Αναθέτων φορέας: **LIFE**

Έναρξη: **1 Νοεμβρίου 2002**

Διάρκεια: **24 μήνες**

Υπεύθυνος Έργου: **Δρ. Ε. Μπεκιάρης**

Προϋπολογισμός: **586.000 Ευρώ**

B.2 ΕΡΓΑ ΠΟΥ ΠΕΡΑΤΩΘΗΚΑΝ ΤΟ 2002

1. BOB – CAMPAIGN: ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ ενημέρωσης κατά της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ με στόχο τη Βελτίωση της Οδικής ασφάλειας, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά κοινωνικά πρότυπα.

Το Ι.MET. στοχεύει στη δραστική μείωση των τροχαίων ατυχημάτων, διαμέσου της υλοποίησης της πανευρωπαϊκής εκστρατείας ενημέρωσης κατά της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ (BOB-Campaign). Στόχος της είναι η αφύπνιση της δημόσιας συνείδησης κατά της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, με ταυτόχρονη προσαρμογή εκπαιδευτικών εργαλείων στις σχολές οδήγησης και στη βασική σχολική εκπαίδευση. Η επιτυχία της ενημερωτικής εκστρατείας βασίστηκε στην ενημέρωση του κοινού με ακλόνητα επιχειρήματα και επιστημονική τεκμηρίωση, καθώς και με σειρά μετρήσεων - αποδεικτικών στοιχείων του ολέθριου συνδυασμού αλκοόλ-οδήγησης.

Η σύλληψη της ιδέας οφείλεται στο Ινστιτούτο BIVV του Βελγίου, στο οποίο και εφαρμόζεται επιτυχώς από το 1995 η σχετική πρωτοβουλία. Το έργο επέκτεινε τη σχετική δραστηριότητα και στην Ελλάδα, λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά γνωρίσματα συμπεριφοράς, ψυχοσύνθεσης και συνηθειών οδήγησης των Ελλήνων οδηγών.

Το Ι.MET. ανέλαβε την εκπροσώπηση και το συντονισμό της χώρας στην ανωτέρω πανευρωπαϊκή εκστρατεία ενημέρωσης, έχοντας σαν πρότυπο τις προδιαγραφές που τηρήθηκαν στα υπόλοιπα Ευρωπαϊκά κράτη. Αρωγός της εκστρατείας ήταν ο μη κερδοσκοπικός οργανισμός της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Εκπαιδευτών Οδηγών Αυτοκινήτων (Π.Ο.Ε.Ε.Ο.Α.) ο οποίος και φρόντισε για την ευρύτερη διάδοση και αφομοίωση του υλικού στους υποψήφιους οδηγούς, ένα ιδιαίτερα ευαίσθητο τμήμα του συνόλου των οδηγών. Αρωγοί επίσης ήταν το γνωστό περιοδικό θεμάτων αυτοκινήτου, οι «4Τροχοί», το οποίο και την πρόβαλε φιλοξενώντας την επανειλημμένα σε ολοσέλιδη έγχρωμη καταχώρηση, η Ελληνική Λέσχη Αυτοκινήτου και Περιηγήσεων (ΕΛΠΑ) και η εταιρεία ενοικιάσεων αυτοκινήτων AVIS οι οποίες συνέδραμαν με τη σειρά τους στη διάδοση της εκστρατείας ανά την επικράτεια.

Ακρωνύμιο Έργου:	ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ BOB
Τίτλος Έργου:	<u>ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ</u> ενημέρωσης κατά της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ με στόχο τη <u>Βελτίωση της Οδικής ασφάλειας</u>, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά κοινωνικά πρότυπα.
Αναθέτων Φορέας:	Ευρωπαϊκή Ένωση - Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Ενέργειας
Έναρξη:	1-8-2001
Διάρκεια:	15 μήνες
Υπεύθυνος Έργου:	Δρ. Ε. Μπεκιάρης
Προϋπολογισμός:	348.300 Ευρώ

2. TRANSLOGNET: TRANSportation and transport nodal points LOGistics management NETwork. Δίκτυο διαχείρισης πληροφοριών και δεδομένων logistics σε λιμάνια και τερματικούς σταθμούς.

Το έργο TRANSLOGNET είναι το αποτέλεσμα διακρατικής συνεργασίας στην περιοχή του Διαδρόμου Αδριατικής – Ιονίου. Σχεδιάστηκε για να βελτιώσει την παραγωγικότητα των συνδυασμένων μεταφορών στην περιοχή και να συνεισφέρει στην αποτελεσματικότερη ολοκλήρωση των Ευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών στις θάλασσες της Αδριατικής, του Ιονίου και του Αιγαίου πελάγους. Θα παρέχει τη δυνατότητα χρησιμοποίησης τηλεματικών εφαρμογών μέσα στους λιμένες, καθώς και σε άλλα σχετιζόμενα με αυτούς κομβικά σημεία της περιοχής, που όλες μαζί θα αποτελούν ένα απλό, οικονομικά αποτελεσματικό και ανοικτής αρχιτεκτονικής σύστημα πληροφόρησης όλων των εμπλεκόμενων μερών σε ένα λιμάνι, τόσο για ολοκλήρωση της αλυσίδας των logistics, όσο και για τις επιβατικές μεταφορές.

Οι κύριοι στόχοι του έργου επικεντρώνονται στα ακόλουθα:

- Ανάπτυξη γενικευμένων εφαρμογών λογισμικού και ενός δικτύου πληροφοριών που θα βασίζεται σε κοινές δομές ανάπτυξης, για τη μετάδοση πληροφορίας και δεδομένων που σχετίζονται με τα λιμάνια.
- Ανάπτυξη ανοικτής αρχιτεκτονικής για τη δημιουργία «κόμβου λιμένων» στο internet βασισμένο σε προηγμένες δικτυακές εφαρμογές χαμηλού κόστους.
- Επίτευξη δια-συνδεσιμότητας και δια-λειτουργικότητας υπαρκτών και νέων εφαρμογών, μέσω της ανάπτυξης καταλλήλων εργαλείων διεπαφής.

Η περιοχή εφαρμογής είναι ο άξονας Αδριατικής - Ιονίου - Αιγαίου με κύρια σημεία

αναφοράς τους Ελληνικούς και Ιταλικούς λιμένες από τους οποίους διέρχονται φορτία που χρησιμοποιούν τον άξονα αυτόν, δηλαδή τα λιμάνια Θεσσαλονίκης, Πειραιά, Ηρακλείου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Αλεξανδρούπολης, και αντίστοιχα λιμάνια στην Ιταλική πλευρά όπως Bari, Brindisi, Ancona, Venetia και Trieste.

Το έργο απευθύνεται στη βελτίωση της ανταλλαγής πληροφοριών, με λύσεις και συγκεκριμένα οφέλη στους κύριους φορείς μεταφορών και χρήστες μεταφορικών υπηρεσιών όπως:

- Οργανισμούς ή φορείς διοικήσεως των Λιμένων Θεσσαλονίκης, Πειραιά, Ηρακλείου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας και Αλεξανδρούπολης.
- Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδας και αντίστοιχους όμορων κρατών.
- Οργανισμούς υπεύθυνους για το οδικό δίκτυο (π.χ. Εγνατία Α.Ε.).
- Οργανισμούς Λιμένων στην Ιταλία και τη Σλοβενία.
- Σιδηροδρομικούς/Οδικούς Οργανισμούς σε άλλες συμμετέχουσες στο πρόγραμμα χώρες.
- Εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο χώρο των μεταφορών (εφοπλιστές, ναυτιλιακά γραφεία, διαμεταφορείς, μεταφορικές εταιρίες κλπ).
- Τελικοί χρήστες των υπηρεσιών μεταφορών, ή επιβάτες πλοίων.

Ακρωνύμιο Έργου: **TRANSLOGNET**

Τίτλος Έργου: **TRANSPORTATION and transport nodal points LOGISTICS management NETWORK**

Συντονιστής Φορέας: **Ο.Λ.Θ.**

Έναρξη Έργου: **1-1-2001**

Διάρκεια Έργου: **18 μήνες (6 μήνες για το I.MET.)**

Υπεύθυνος Έργου: **Καθ. Γ.Α. Γιαννόπουλος**

Προϋπολογισμός: **480.880 Ευρώ**

3. ΠΑΧΩΕ: Παρατηρητήριο Χωρικών Επιπτώσεων Εγνατίας Οδού.

Σκοπός του συγκεκριμένου ερευνητικού προγράμματος είναι η παροχή ενός μεθοδολογικού εργαλείου στα πλαίσια λειτουργίας του ΠΑΧΩΕ, ικανό να αποτυπώσει τις άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις από την κατασκευή της Εγνατίας Οδού στην χωροταξική οργάνωση της χώρας και ειδικότερα της Βορείου Ελλάδας. Μέσω αυτού του προγράμματος αναπτύσσεται ένα σύστημα δεικτών που διακρίνονται σε «Δείκτες Λειτουργίας του Οδικού Δικτύου»,

«Κοινωνικοοικονομικοί Δείκτες» και «Περιβαλλοντικοί Δείκτες», που καλούνται να ανιχνεύσουν την επιρροή σε φαινόμενα σχετικά με την πρόσβαση στις αγορές προϊόντων και υπηρεσιών, τη διάρθρωση του δικτύου των οικισμών και την προστασία και ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος.

Η πιλοτική εφαρμογή ουσιαστικά παρουσιάζει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε δείκτη και τη μεθοδολογία προσέγγισης και προσδιορισμού του. Επιπλέον προχωρά στη συλλογή στοιχείων και τον αναλυτικό υπολογισμό είκοσι δεικτών (20) από το σύνολο των σαράντα πέντε (45), στην περιοχή του πεδίου εφαρμογής που επιλέχθηκε να είναι ο Νομός Καβάλας με το κατασκευασμένο τμήμα από τον Α/Κ του Αγ. Ανδρέα έως τον Α/Κ του Αγ. Σύλλα.

Ακρωνύμιο Έργου: **ΠΑΧΩΕ**

Τίτλος Έργου: **Παρατηρητήριο Χωρικών Επιπτώσεων Εγνατίας Οδού**

Αναθέτων Φορέας: **Εγνατία Οδός Α.Ε.**

Έναρξη: **1-10-2000**

Διάρκεια: **7 μήνες**

Επιστ. Υπεύθυνη: **Καθ. Μ. Πιτσιάβα-Λατινοπούλου**

Προϋπολογισμός: **21.817 Ευρώ**

4. DISTINCT: Deployment and Integration of SmarT card and Information Networks for Cross-Sector Telematics. Εφαρμογή και ολοκλήρωση Ευφώνων Καρτών και Δικτύων Πληροφοριών για Πολυτομεακές Εφαρμογές Τηλεματικής..

Το συγκεκριμένο έργο αναφέρεται στην τελειοποίηση – ολοκλήρωση εφαρμογών με σκοπό την ολοκλήρωση του συστήματος έξυπνων καρτών που αναπτύχθηκε στα πλαίσια του ερευνητικού προγράμματος DISTINCT.

Αναλυτικά οι εργασίες αφορούν:

Την ανάπτυξη - ολοκλήρωση του λογισμικού διαχείρισης της έξυπνης κάρτας.

Τη βελτίωση του συστήματος πλοήγησης στις σελίδες της εφαρμογής DISTINCT.

Την ανάπτυξη δεικτών αξιολόγησης για τις εφαρμογές DISTINCT.

Τίτλος Έργου: **Ολοκλήρωση ορισμένων ενεργειών για το Ευρωπαϊκό ανταγωνιστικό πρόγραμμα DISTINCT (Deployment and Integration of SmarT card and Information Networks for Cross-Sector Telematics)**

Αναθέτων Φορέας: **Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας**
Έναρξη Έργου: **1-3-2001**
Διάρκεια Έργου: **4 ½ μήνες**
Επιστ. Υπεύθυνος: **Καθ. Γ.Α. Γιαννόπουλος**
Προϋπολογισμός: **11.739 Ευρώ**

5. ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΙΓΑΙΟΥ: Μελέτη σκοπιμότητας εναλλακτικών λύσεων οργάνωσης δικτύου ακτοπλοϊκών συνδέσεων ενδοεπικοινωνίας των μικρών νησιών του Αιγαίου.

Η εξυπηρέτηση ορισμένων νησιών ή ομάδων νησιών είναι «άγονη» με την έννοια ότι δεν υπάρχει περιθώριο κάλυψης των λειτουργικών εξόδων, ενώ δεν υπάρχει η δυνατότητα να αναμένει κανείς βελτίωση των συνθηκών ή των στοιχείων εκμετάλλευσης για τις ομάδες αυτές μετά την άρση του Cabotage. Επιπλέον δεν υπάρχει σήμερα και δε φαίνεται να υπάρξει στο μέλλον, επιχειρηματικό ενδιαφέρον για την εξυπηρέτησή τους. Το έργο έχει στόχο την εξεύρεση εναλλακτικών λύσεων οργάνωσης της εξυπηρέτησης του δικτύου των ακτοπλοϊκών συνδέσεων μεταξύ των άγονων νησιών του Αιγαίου, και της οικονομοτεχνικής αξιολόγησής τους.

Ακρωνύμιο Έργου: **ΑΓΟΝΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΙΓΑΙΟΥ**
Τίτλος Έργου: **Μελέτη σκοπιμότητας εναλλακτικών λύσεων οργάνωσης δικτύου ακτοπλοϊκών συνδέσεων ενδοεπικοινωνίας των μικρών νησιών του Αιγαίου**
Αναθέτων Φορέας: **Υπουργείο Αιγαίου**
Έναρξη Έργου: **1-9-2001**
Διάρκεια Έργου: **8 μήνες**
Επιστ. Υπεύθυνος: **Καθ. Γ.Α. Γιαννόπουλος**
Προϋπολογισμός: **146.735 Ευρώ**