

# ΕΚΘΕΣΗ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΩΝ

Περίοδος 1.1.2004 - 31.12.2004



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ  
ΑΣΤΙΚΩΝ  
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ  
ΑΘΗΝΩΝ



**ΕΚΘΕΣΗ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΩΝ**  
**ΠΕΡΙΟΔΟΥ 1.1.2004 - 31.12.2004**



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

### ΜΕΡΟΣ Α

<b>1</b>	<b>ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ</b>	<b>8</b>
1.1	Ο.Α.Σ.Α.	8
1.2	ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΟΜΙΛΟΥ Ο.Α.Σ.Α.	8
1.3	ΑΛΛΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΕΡΓΟΥ	9
<b>2</b>	<b>ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ</b>	<b>10</b>
2.1	ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ - ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ	10
2.2	ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ	16
2.3	ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ Ο.Α.Σ.Α.	16
2.4	ΚΟΜΙΣΤΡΟ	16
2.5	ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ - ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ	17
2.6	ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	18
2.7	ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ «ΑΘΗΝΑ 2004»	19
<b>3</b>	<b>ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ</b>	<b>26</b>
3.1	ΣΤΟΧΟΙ 2005	26
3.2	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ (Σ.Α.Σ.)	26
3.3	ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ - ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ	30
3.4	ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ	30
3.5	ΚΟΜΙΣΤΡΟ	31
3.6	ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ Ο.Α.Σ.Α. - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	32
3.7	ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ	33
3.8	ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ	33
<b>4</b>	<b>ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ</b>	<b>34</b>
4.1	ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ ΕΡΓΟ ΟΜΙΛΟΥ Ο.Α.Σ.Α.	34
4.2	ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ Σ.Α.Σ.	35
4.3	ΕΣΟΔΑ ΦΟΡΕΩΝ	35
4.4	ΕΞΟΔΑ ΦΟΡΕΩΝ	38
4.5	ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΦΟΡΕΩΝ	39
4.6	ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΑ ΕΡΓΑ Γ' ΚΠΣ (2000-2006)	41
4.7	ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ	44
4.8	ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ- ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ	44

### ΜΕΡΟΣ Β

	ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΑΠΟ 1-1-2004 ΕΩΣ 31-12-2004 ΤΟΥ Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ΚΑΙ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ Ο.Α.Σ.Α.	56
--	---	----



## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Συγκοινωνιακό έργο Ε.Θ.Ε.Λ. Μέσης Τυπικής Καθημερινής	34
Πίνακας 2: Συγκοινωνιακό έργο Η.Λ.Π.Α.Π. Μέσης Τυπικής Καθημερινής	34
Πίνακας 3: Συγκοινωνιακό έργο Η.Σ.Α.Π. Μέσης Τυπικής Καθημερινής	34
Πίνακας 4: Ποσοστά Χρήσης Τύπου Κομίστρου	35
Πίνακας 5: Επιβατική Κίνηση	35
Πίνακας 6: Πωλήσεις - Ακυρώσεις 2004	36
Πίνακας 7: Κατανομή Εισπράξεων από Εισιτήρια και Μηνιαίες Κάρτες (€)	36
Πίνακας 8: Κατανομή Εισπράξεων από Ετήσιες Κάρτες (€)	37
Πίνακας 9: Παραλαβές Νέων Οχημάτων (1998-2004)	45
Πίνακας 10: Στόλος Οχημάτων ανά Φορέα	45
Πίνακας 11: Δύναμη Προσωπικού ανά Φορέα	46
Πίνακας 12: Μετακινηθέντες Επιβάτες Σ.Α.Σ.	47
Πίνακας 13: Προσήκουσες και Ισχύουσες Τιμές Εισιτηρίων	48
Πίνακας 14: Έσοδα από Κόμιστρο και Ολικά Έσοδα ανά Φορέα	49
Πίνακας 15: Λειτουργικά και Ολικά Έξοδα ανά Φορέα	50
Πίνακας 16: Λειτουργικά Έξοδα και Κόστος Λειτουργίας ανά Επιβάτη	51
Πίνακας 17: Επενδύσεις ανά Φορέα	52
Πίνακας 18: Επιδότηση για την Κάλυψη Ελλειμμάτων ανά Φορέα	53
Πίνακας 19: Διάρθρωση Δανεισμού ανά Φορέα	54

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1: Εκτελεσθέντα προς Προγραμματισμένα Δρομολόγια (%)	18
Γράφημα 2: Κατανομή (%) εισπράξεων από Εισιτήρια και Μηνιαίες Κάρτες	36
Γράφημα 3: Κατανομή (%) εισπράξεων από Ετήσιες Κάρτες - 2004	37
Γράφημα 4: Συμμετοχή φορέων στα συνολικά έσοδα του Σ.Α.Σ.	38
Γράφημα 5: Συμμετοχή των φορέων στα συνολικά έξοδα του Σ.Α.Σ.	39
Γράφημα 6: Μετακινηθέντες Επιβάτες Σ.Α.Σ.	47
Γράφημα 7: Προσήκουσες και Ισχύουσες Τιμές Εισιτηρίων	48
Γράφημα 8: Ολικά Έσοδα ανά Φορέα	49
Γράφημα 9: Ολικά Έξοδα ανά Φορέα	50
Γράφημα 10: Κόστος Λειτουργίας ανά Επιβάτη	51
Γράφημα 11: Επενδύσεις ανά Φορέα	52
Γράφημα 12: Επιδότηση για την κάλυψη ελλειμμάτων ανά Φορέα	53
Γράφημα 13: Διάρθρωση Δανεισμού Σ.Α.Σ.	54



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ  
ΑΣΤΙΚΩΝ  
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ  
ΑΘΗΝΩΝ



ΕΟ-ΕΛ



ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ  
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ



ΜΕΡΟΣ Α'



## ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ Ο.Α.Σ.Α.

01/01/2004 - 31/12/2004

<b>Σίμος Σιμόπουλος</b>	<i>Εκπρόσωπος Δημοσίου - Μέλος Δ.Σ. Πρόεδρος Δ.Σ. Διευθύνων Σύμβουλος</i>	07/04/04 - 31/12/04 17/05/04 - 31/12/04 21/05/04 - 31/12/04
<b>Ματθαίος Καρλαύτης</b>	<i>Εκπρόσωπος Δημοσίου - Μέλος Δ.Σ. Αντιπρόεδρος Δ.Σ.</i>	21/05/04 - 31/12/04 07/04/04 - 31/12/04
<b>Αντώνιος Φραγκής</b>	<i>Εκπρόσωπος ΟΚΕ - Μέλος Δ.Σ.</i>	01/01/04 - 31/12/04
<b>Κωνσταντίνος Καψής</b>	<i>Εκπρόσωπος ΕΝΑΕ - Μέλος Δ.Σ.</i>	01/01/04 - 31/12/04
<b>Ανδρέας Κολλάς</b>	<i>Εκπρόσωπος Εργαζομένων - Μέλος Δ.Σ.</i>	01/01/04 - 31/12/04
<b>Άγγελος Ρουκωτάς</b>	<i>Εκπρόσωπος Εργαζομένων - Μέλος Δ.Σ.</i>	01/01/04 - 31/12/04
<b>Κωνσταντίνος Ιθακήσιος</b>	<i>Εκπρόσωπος Δημοσίου - Μέλος Δ.Σ.</i>	07/04/04 - 31/12/04
<b>Μιχαήλ Γλύκας</b>	<i>Εκπρόσωπος Δημοσίου - Μέλος Δ.Σ.</i>	07/04/04 - 31/12/04
<b>Βασιλική Σπηλιωτοπούλου</b>	<i>Εκπρόσωπος Δημοσίου - Μέλος Δ.Σ.</i>	07/04/04 - 31/12/04
<b>Ανδρέας Παλευρατζής - Ασοβέρ</b>	<i>Εκπρόσωπος Δημοσίου - Μέλος Δ.Σ.</i>	17/05/04 - 31/12/04
<b>Βασίλειος Ξενάκης</b>	<i>Εκπρόσωπος Δημοσίου - Υπάλληλος Γ.Λ.Κ. Μέλος Δ.Σ.</i>	23/08/04 - 31/12/04
<b>Γεώργιος Παπαβασιλείου</b>	<i>Πρόεδρος Δ.Σ. &amp; Διευθύνων Σύμβουλος</i>	01/01/04 - 17/05/04
<b>Ιωάννης Καρακώστας</b>	<i>Αντιπρόεδρος Δ.Σ.</i>	01/01/04 - 07/04/04
<b>Κωνσταντίνος Κόκκορης</b>	<i>Εκπρόσωπος Δημοσίου - Μέλος Δ.Σ.</i>	01/01/04 - 07/04/04
<b>Γιάννης Πετρόπουλος</b>	<i>Εκπρόσωπος Δημοσίου - Μέλος Δ.Σ.</i>	01/01/04 - 07/04/04
<b>Διονύσιος Ράππος</b>	<i>Εκπρόσωπος Δημοσίου - Μέλος Δ.Σ.</i>	01/01/04 - 07/04/04
<b>Νικόλαος Φουντάς</b>	<i>Εκπρόσωπος Δημοσίου - Υπάλληλος Γ.Λ.Κ. Μέλος Δ.Σ.</i>	01/01/04 - 07/04/04
<b>Φωτεινή Τολούδη</b>	<i>Εκπρόσωπος Δημοσίου - Μέλος Δ.Σ.</i>	01/01/04 - 07/04/04
<b>Φραγκίσκος Νίκας</b>	<i>Εκπρόσωπος Δημοσίου-Υπάλληλος Γ.Λ.Κ. Μέλος Δ.Σ.</i>	07/04/04 - 23/08/04



Κύριοι Μέτοχοι,

Το 2004 ολοκληρώθηκε μια σημαντική σειρά έργων ανάπτυξης των Αστικών Συγκοινωνιών της Αθήνας, τα κυριότερα από τα οποία ήταν:

- Η αναβάθμιση του τροχαίου υλικού όλων των φορέων.
- Η υλοποίηση επεκτάσεων των γραμμών 2 & 3 του Μετρό.
- Η λειτουργία Τραμ και Προαστιακού.
- Ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός και η απόλυτα επιτυχής εκτέλεση του μεταφορικού έργου την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων.
- Ο Νέος Συγκοινωνιακός Χάρτης της Αθήνας.
- Ο Ν. 3297/2004, με τον οποίο οι εταιρείες Α.Μ.Ε.Λ., ΤΡΑΜ και ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ εντάσσονται στον ενιαίο σχεδιασμό του Ο.Α.Σ.Α.

Τα έργα αυτά συνετέλεσαν στην παροχή από τις Αστικές Συγκοινωνίες της Αθήνας υψηλού επιπέδου υπηρεσιών, αντίστοιχου με εκείνων των άλλων δυτικοευρωπαϊκών μεγαλουπόλεων.

Οι μετακινήσεις των επιβατών με τις Δημόσιες Συγκοινωνίες αυξήθηκαν το 2004 κατά 2,2%, φθάνοντας τα 731 εκατ., οι επενδύσεις διπλασιάστηκαν (αύξηση κατά 102%) και ανήλθαν στα 232 εκατ. € και τα έσοδα από κόμιστρο αυξήθηκαν κατά 7%, φθάνοντας τα 240 εκατ. €.

Οι προοπτικές για το 2005 εξακολουθούν να είναι ιδιαίτερα θετικές δεδομένου ότι:

- Συνεχίζεται η αναβάθμιση του τροχαίου υλικού.
- Προχωρούν οι επεκτάσεις του Μετρό και των άλλων μέσων σταθερής τροχιάς σε όλο το λεκανοπέδιο.
- Δημιουργούνται σημαντικά έργα υποδομής στους φορείς.
- Τα αποτελέσματα από την εφαρμογή του Νέου Συγκοινωνιακού Χάρτη είναι θετικά.
- Αναμένεται δεύτερο πακέτο μέτρων ευνόησης των Δημόσιων Συγκοινωνιών το Σεπτέμβριο του 2005.

Καθοριστικές εξελίξεις για τον Ο.Α.Σ.Α. και την προοπτική του στο Σ.Α.Σ. της Αθήνας θα σηματοδοτήσει η προσδοκώμενη αναβάθμισή του μέσα στο 2005 σε Ενιαίο Φορέα Αστικών Συγκοινωνιών Αττικής, ενέργεια που θα επιτρέψει τον αποδοτικότερο σχεδιασμό και διαχείριση των δημόσιων μεταφορικών συστημάτων.

Κατά τη διάρκεια του 2005 εκτιμάται ότι οι μετακινήσεις των επιβατών με τις Δημόσιες Συγκοινωνίες θα αυξηθούν κατά 36 εκατ. και θα ανέλθουν σε 766 εκατ. επιβάτες ενώ οι επενδύσεις θα μειωθούν στα 184 εκατ. €, λόγω της υλοποίησης μέσα στο 2004 των μεγάλων προμηθειών του τροχαίου υλικού και των αναπλάσεων των σταθμών των Η.Σ.Α.Π.

Επιθυμώ να ευχαριστήσω θερμά, και από μέρους της Προϊσταμένης Αρχής, τους Συνεργάτες μου, όλους τους Εργαζόμενους στον Ο.Α.Σ.Α. και σε όλους τους Συγκοινωνιακούς Φορείς της Αθήνας για τη στήριξή τους, χωρίς την οποία δεν θα είχαν επιτευχθεί οι στόχοι του 2004. Προσκαλώ και παροτρύνω τις Διοικήσεις και τους Εργαζόμενους του Ομίλου να συνεχίσουν και κατά το 2005 τις προσπάθειές τους για την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών στο επιβατικό κοινό και την αποδοτική λειτουργία του Συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών.

Είμαι βέβαιος ότι το στοίχημα που έχουμε βάλει να περιφρουρήσουμε το δημόσιο αγαθό της συγκοινωνίας, με στόχο αποκλειστικό την εξυπηρέτηση με ασφάλεια, αξιοπιστία και άνεση του κοινωνικού συνόλου, θα το κερδίσουμε. Όπως το κερδίσαμε στους Ολυμπιακούς Αγώνες το 2004.

*Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ*

**Σίμος Ε. Σιμόπουλος**



## 1. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

### 1.1 Ο.Α.Σ.Α.

Το 1977 ψηφίστηκε ο Νόμος 588/1977 με βάση τον οποίο ιδρύθηκαν ο Ο.Α.Σ. (Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών) και η Ε.Α.Σ (Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών) ως εξ ολοκλήρου Κρατικές Επιχειρήσεις, υπό την εποπτεία και τον έλεγχο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Το 1992 διαλύθηκε η Ε.Α.Σ. με βάση το Νόμο 2078/1992 και ιδρύθηκαν στη θέση της οκτώ (8) ιδιωτικές Συγκοινωνιακές Επιχειρήσεις (Σ.ΕΠ.) που λειτούργησαν έως το Δεκέμβριο του επόμενου έτους όπου και διαλύθηκαν (ετέθησαν υπό εκκαθάριση) με βάση το Νόμο 2175/1993. Με τον ίδιο Νόμο ιδρύθηκε ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (Ο.Α.Σ.Α) ως Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου και ως καθολικός διάδοχος του Ο.Α.Σ.

Το 1996 το καταστατικό του Ο.Α.Σ.Α. τροποποιήθηκε και προσαρμόστηκε στις διατάξεις του Ν. 2414/1996 περί Εκσυγχρονισμού των Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών (με την υπ' αριθμ. 40561/40566/27-12-1996 ΚΥΑ των Υπουργείων Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών), ο οποίος ορίζει ότι ο Ο.Α.Σ.Α. μπορεί να συνάπτει Επιχειρησιακές Συμβάσεις (Συμβόλαια Διαχείρισης) με τους Ε.Φ.Σ.Ε. για την επίτευξη των στόχων των Επιχειρησιακών τους Σχεδίων.

Το Δεκέμβριο του 1998 ψηφίστηκε νέος νόμος (Νόμος 2669/98) που ανέθεσε στον Ο.Α.Σ.Α. το σχεδιασμό, τον προγραμματισμό, την οργάνωση, τον συντονισμό, τον έλεγχο και την παροχή του συγκοινωνιακού έργου όλων των επίγειων και υπόγειων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.), ενώ το Δεκέμβριο του 2004 ψηφίστηκε ο Ν. 3297 που ορίζει ότι η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου με τα Μ.Μ.Μ. διενεργείται από τους Εκτελεστικούς Φορείς Συγκοινωνιακού Έργου (Ε.Θ.Ε.Λ., Η.Σ.Α.Π., Η.Λ.Π.Α.Π.) και τις Εταιρείες Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου (Α.Μ.Ε.Λ., ΤΡΑΜ και ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ) με τις οποίες συμβάλλεται ο Ο.Α.Σ.Α. Όλες οι εταιρείες είναι Δημόσιες Επιχειρήσεις που λειτουργούν χάριν του Δημοσίου Συμφέροντος σύμφωνα με τους κανόνες της Ιδιωτικής Οικονομίας υπό μορφή Ανώνυμης Εταιρείας.



### 1.2 ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΟΜΙΛΟΥ Ο.Α.Σ.Α.

#### 1.2.1 Ε.Θ.Ε.Λ.

Η Ε.Θ.Ε.Λ. ιδρύθηκε το 1994 με βάση το Νόμο 2175/1993 ως θυγατρική εταιρεία του Ο.Α.Σ.Α., υπεύθυνη για τη λειτουργία των αστικών συγκοινωνιών με θερμικά λεωφορεία στην περιοχή αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α., λειτουργία που μέχρι τότε υπαγόταν σε αυτόνομη Διεύθυνση του Ο.Α.Σ.Α..

Το 1996 το καταστατικό της Ε.Θ.Ε.Λ. προσαρμόστηκε στις διατάξεις του Ν. 2414/1996 περί Εκσυγχρονισμού των Δημοσίων Επιχειρήσεων και Οργανισμών.

## 1.2.2 Η.Σ.Α.Π.

Η εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή της πρωτεύουσας, που μέχρι την 31-12-1975 εκτελούσαν οι Ε.Η.Σ. (Εταιρεία Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου) και τα πράσινα λεωφορεία, ανατέθηκε στους Η.Σ.Α.Π. με το Νόμο 352/1976.

Το 1996 τροποποιήθηκε το καταστατικό των Η.Σ.Α.Π. και προσαρμόστηκε στις διατάξεις του Νόμου 2414/1996, ενώ το 1998 με το Νόμο 2669/98 μετατράπηκαν σε θυγατρική εταιρεία του Ο.Α.Σ.Α.

## 1.2.3 Η.Λ.Π.Α.Π.

Τα Η.Λ.Π.Α.Π. ιδρύθηκαν με το Ν.Δ. 768/16-12-1970 ως καθολικός διάδοχος της Η.Ε.Μ., η οποία εξαγοράστηκε από το Ελληνικό Δημόσιο. Στη συνέχεια, το καταστατικό τους τροποποιήθηκε και προσαρμόστηκε στις διατάξεις του Ν. 2414/1996. Με το Νόμο 2669/98 τα Η.Λ.Π.Α.Π. μετατράπηκαν σε θυγατρική εταιρεία του Ο.Α.Σ.Α. από τον οποίο και ελέγχονται.

## 1.3 ΑΛΛΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΥ ΕΡΓΟΥ

### 1.3.1 Α.Μ.Ε.Λ.

Η εταιρεία Αττικό Μετρό Εταιρεία Λειτουργίας Α.Ε. (Α.Μ.Ε.Λ. Α.Ε.) που ιδρύθηκε το Μάρτιο του 2001 είναι θυγατρική εταιρεία της Αττικό Μετρό Α.Ε. και έχει αναλάβει την εκμετάλλευση των γραμμών 1 και 2 του μετρό. Ο Ο.Α.Σ.Α. σύμφωνα με το Νόμο 2669/98 συμβάλλεται με την Α.Μ.Ε.Λ. για την εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου.

### 1.3.2 TRAM

Η TRAM Α.Ε. ιδρύθηκε με βάση το Ν. 2867/ 19-12-2000. Ο νόμος αυτός αναφέρει ότι η μελέτη, επίβλεψη, κατασκευή, δημοπράτηση, προμήθεια, οργάνωση, διαχείριση και εκμετάλλευση δικτύου αστικών τροchioδρόμων – Τραμ ανατίθεται σε θυγατρική εταιρεία που θα συσταθεί από την εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ.

### 1.3.3 ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ

Η εταιρεία Προαστιακός Α.Ε. ιδρύθηκε από τον ΟΣΕ με βάση το Ν. 2366/1995 σαν θυγατρική του εταιρεία. Σύμφωνα με τη νομοθεσία, κύριος της σιδηροδρομικής υποδομής είναι ο ΟΣΕ.

Η εταιρεία ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε. παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς στο προαστιακό σιδηροδρομικό δίκτυο του νομού Αττικής και των όμορων νομών δυνάμει σύμβασης που έχει καταρτιστεί μεταξύ Ο.Σ.Ε. και ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε.





## 2. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ

### 2.1 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ – ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ

#### 2.1.1 Εισαγωγή

Το έτος 2004 συνεχίστηκαν και εντατικοποιήθηκαν οι προσπάθειες του συγκοινωνιακού σχεδιασμού και προγραμματισμού με στόχους:

- Την εξυπηρέτηση των αναγκών μεταφοράς των θεατών, εθελοντών και εργαζομένων κατά τους Ολυμπιακούς και Παραολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας.
- Την αναβάθμιση των υφιστάμενων συγκοινωνιακών υπηρεσιών και ενσωμάτωση των νέων μέσω σταθερής τροχιάς και των επεκτάσεών τους στο δίκτυο αστικών συγκοινωνιών.
- Την προώθηση των μέτρων ευνόησης των αστικών συγκοινωνιών.
- Το συντονισμό του εκτελούμενου έργου και τη βελτίωση της λειτουργικής απόδοσης του δικτύου αστικών συγκοινωνιών.
- Τη διατύπωση ολοκληρωμένων προτάσεων στρατηγικής και δράσεων για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη του συστήματος των αστικών συγκοινωνιών.

Κατά το 2004 το δίκτυο των μέσων σταθερής τροχιάς επεκτάθηκε σημαντικά με τη λειτουργία:

- Πέντε νέων σταθμών μετρό (Αγ. Δημήτριος, Αγ. Αντώνιος, Χαλάνδρι, Δουκ. Πλακεντίας, Αεροδρόμιο).
- Τριών γραμμών Τραμ (Σύνταγμα - Ν. Φάληρο, Σύνταγμα - Γλυφάδα, Ν. Φάληρο - Γλυφάδα).
- Της γραμμής του Προαστιακού Σιδηροδρόμου με 9 σταθμούς (Λαρίσης, Ηράκλειο, Νεραντζιώτισσα, Κηφισίας, Δουκ. Πλακεντίας, Παλλήνη, Κάντζα, Κορωπί, Αεροδρόμιο).

Η προσαρμογή του δικτύου γραμμών λεωφορείων-τρόλλεϊ στις παραπάνω επεκτάσεις του δικτύου των μέσων σταθερής τροχιάς και η τροδοφόσή τους αποτέλεσαν σημαντικό μέρος των δραστηριοτήτων του συγκοινωνιακού σχεδιασμού.

#### 2.1.2 Ο Νέος Συγκοινωνιακός Χάρτης, Αναδιάρθρωση Δικτύου

##### 2.1.2.1 Ο Νέος Συγκοινωνιακός Χάρτης της Αθήνας

Η πολιτική του Υ.Μ.Ε. για τις Α.Σ. στοχεύει στη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς (μετρό, προαστιακός, τραμ), το οποίο θα αποτελέσει τη βάση για την ανάπτυξη και λειτουργία του δικτύου Α.Σ. στην Αττική. Ως στρατηγικός στόχος τίθεται η - συν τω χρόνω - ριζική μείωση της χρήσης των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς, με αντίστοιχη αύξηση της χρήσης (μεριδίου) των δημόσιων μέσων μεταφοράς.

Η εφαρμογή της πολιτικής αυτής προϋποθέτει τον εκσυγχρονισμό των Μ.Μ.Μ., τη χρήση νέων τεχνολογιών και την αισθητή αύξηση του παραγόμενου από τις Α.Σ. μεταφορικού έργου.

Ο Νέος Συγκοινωνιακός Χάρτης ανακοινώθηκε από τον Υ.Μ.Ε και στη διαμόρφωσή του κύριο ρόλο έπαιξαν αφενός η ανάγκη προσαρμογής του λεωφορειακού δικτύου στα νέα μέσα σταθερής τροχιάς και αφετέρου η εμπειρία που αποκόμισαν οι συγκοινωνίες από τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Ο Νέος Συγκοινωνιακός Χάρτης της Αθήνας περιλαμβάνει μεταξύ άλλων τις εξής δράσεις:



- Επαρκή τροφοδότηση των μέσων σταθερής τροχιάς με ένα τροφοδοτικό δίκτυο τοπικών και διαδημοτικών λεωφορειακών γραμμών.
- Βελτίωση της εξυπηρέτησης στην περιφέρεια της πρωτεύουσας σε συνεργασία με την Τοπική Αυτοδιοίκηση.
- Εξασφάλιση της απρόσκοπτης κυκλοφορίας των επιφανειακών Μ.Μ.Μ. και ευνόσή τους σε σχέση με την υπόλοιπη κυκλοφορία (λεωφορειολωρίδες, επενεργούμενοι σηματοδότες κ.λ.π.).
- Ένταξη της δημοτικής συγκοινωνίας στο πλαίσιο των Α.Σ. με την αρωγή του Υ.Μ.Ε. και τη συνεργασία του με τους Ο.Τ.Α.
- Επέκταση του δικτύου των γραμμών ταχείας μεταφοράς (εξπρές) στα πρότυπα των Ολυμπιακών Γραμμών.
- Εξασφάλιση επαρκούς συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης κατά τις νυκτερινές ώρες καθώς και για τα άτομα με ειδικές ανάγκες.
- Μείωση ή και πλήρη απομάκρυνση αφετηριών από ιδιαίτερα επιβαρυμένα σημεία του Κέντρου της Αθήνας και δημιουργία επιβατικών σταθμών λεωφορείων και σταθμών μετεπιβίβασης.
- Εξασφάλιση ενός ενιαίου πλαισίου τιμολόγησης των προσφερόμενων από τις Α.Σ. υπηρεσιών, που θα προάγει τη συνδυασμένη χρήση των διαφόρων τύπων Μ.Μ.Μ.
- Οργάνωση, συντονισμό και σχεδιασμό όλων των Μ.Μ.Μ. κάτω από ένα ενιαίο νομικό πλαίσιο.

### 2.1.2.2 Το Σχέδιο Αναδιάρθρωσης του Δικτύου Αστικών Συγκοινωνιών

Η βασικότερη δράση για την υλοποίηση της νέας πολιτικής του Υ.Μ.Ε. και την εφαρμογή των παραπάνω κατευθύνσεων είναι η εκπόνηση και υλοποίηση από τον Ο.Α.Σ.Α. του Σχεδίου Αναδιάρθρωσης του Δικτύου Αστικών Συγκοινωνιών, η οποία συνεπικουρείται από την εφαρμογή του ενιαίου (χρονικού) κομίστρου.

Το Σχέδιο Αναδιάρθρωσης του Δικτύου των Α.Σ. αφορά κυρίως στη βελτίωση και προσαρμογή του δικτύου των γραμμών λεωφορείων και τρόλλεϋ στις κατευθύνσεις του Νέου Συγκοινωνιακού Χάρτη. Συγκεκριμένα, το Σχέδιο αφορά:

- Στην τροποποίηση, ενίσχυση και συμπλήρωση των λεωφορειακών γραμμών.
- Στη δημιουργία τροφοδοτικών γραμμών των μέσων σταθερής τροχιάς.
- Στην απομάκρυνση ή μείωση αφετηριών από επιβαρυμένα σημεία του δικτύου.
- Στην ενίσχυση της εξυπηρέτησης στην περιφέρεια της πρωτεύουσας.
- Στη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου και σωστά ιεραρχημένου δικτύου Α.Σ., που απαρτίζεται από ένα σκελετό μέσων σταθερής τροχιάς και συμπληρώνεται στα κενά του από λεωφορειακές γραμμές-κορμούς.



Οι δράσεις, που προτείνονται από το Σχέδιο για την υλοποίηση των παραπάνω, κατηγοριοποιούνται ως εξής:

- Ίδρυση νέων λεωφορειακών γραμμών.
- Δημιουργία νέων διακεντρικών γραμμών με συνενώσεις υφιστάμενων ακτινικών.
- Επεκτάσεις υφιστάμενων γραμμών για την κάλυψη νέων περιοχών
- Τροποποιήσεις διαδρομών υφιστάμενων γραμμών για τη βελτίωση της κάλυψης που προσφέρουν.
- Μεταφορά αφετηριών και τερμάτων.
- Ενίσχυση (αύξηση συχνότητας λειτουργίας) υφιστάμενων γραμμών.
- Κατάργηση υφιστάμενων γραμμών με μηδαμινή επιβατική κίνηση.

Στο τελευταίο τρίμηνο του 2004 επιμέρους δράσεις του Σχεδίου, των οποίων η μελέτη έχει ολοκληρωθεί και για τις οποίες έχει υπάρξει συναίνεση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τέθηκαν άμεσα σε εφαρμογή. Με αυτό τον τρόπο το Σχέδιο εξελίσσεται δυναμικά και η εφαρμογή του προχωρά παράλληλα με την εκπόνησή του, ώστε να καλυφθούν άμεσες ανάγκες και να επισπευθεί η εφαρμογή του συνόλου του Νέου Συγκοινωνιακού Χάρτη.

### 2.1.2.3 Πρόσθετες επεμβάσεις στο δίκτυο λεωφορείων-τρολλεϊ

Το 2004 ολοκληρώθηκε ένας σημαντικός αριθμός μελετών, επεμβάσεων και τροποποιήσεων στο δίκτυο των λεωφορειακών γραμμών, είτε για την εφαρμογή δράσεων, που είχαν προγραμματισθεί από το 2003, είτε για την αντιμετώπιση άμεσων αναγκών. Συγκεκριμένα μελετήθηκαν, σχεδιάστηκαν ή/και υλοποιήθηκαν τα εξής:

- Σύνδεση νέου σταθμού μετρό Αγίου Δημητρίου με το λεωφορειακό δίκτυο.
- Σύνδεση σταθμών του προαστιακού σιδηροδρόμου με το λεωφορειακό δίκτυο.
- Επαναφορά του δικτύου μετά το πέρας της κατασκευής των μεγάλων οδικών έργων.
- Μεταφορά εκμετάλλευσης λειτουργίας των γραμμών Α6, Β6 από την Ε.ΘΕ.Λ. στα Η.Λ.Π.Α.Π.

### 2.1.2.4 Δημοτική συγκοινωνία

Στα πλαίσια του Ν. 2669/98 εξετάστηκαν αιτήσεις Δήμων και δόθηκαν εγκρίσεις για την ίδρυση Δημοτικών συγκοινωνιών. Κατά το 2004 εγκρίθηκαν 4 αιτήσεις Δήμων (Αχαρνών, Μεταμόρφωσης, Αγ. Ι. Ρέντη, Χαϊδαρίου) για παροχή δωρεάν Δημοτικής Συγκοινωνίας στους δημότες τους.

Το αρμόδιο Τμήμα του Ο.Α.Σ.Α. άρχισε μέσα στο 2004 τη συνολική απογραφή της λειτουργικής κατάστασης των γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας. Μέχρι τώρα διαπιστώθηκε ότι τουλάχιστον σε τρεις δήμους η δημοτική συγκοινωνία έχει διακόψει τη λειτουργία της. Η απογραφή θα ολοκληρωθεί το 2005.

### 2.1.2.5 Ίδρυση θέσεων στάθμευσης TAXI

Κατά το έτος 2004, εκδόθηκαν αποφάσεις για την ίδρυση νέων θέσεων στάσης - στάθμευσης TAXI στους δήμους Αθηναίων, Ν Φιλαδέλφειας και Χαλανδρίου. Ήδη, μέχρι το τέλος του 2004, είχαν εκδοθεί αποφάσεις και είχαν κατασκευαστεί 47 σταθμοί ταξί, ενώ προγραμματίζονται και άλλοι 11 τουλάχιστον για το 2005.

### 2.1.2.6 Επεμβάσεις στα λειτουργικά χαρακτηριστικά του δικτύου

Οι αρμόδιες υπηρεσίες σχεδιασμού του Ο.Α.Σ.Α. συνέχισαν και αυτή την περίοδο την παρακολούθηση της λειτουργίας και τις επεμβάσεις στο δίκτυο σε καθημερινή βάση, απαντώντας και ικανοποιώντας κατά περίπτωση αιτήματα και παράπονα των πολιτών, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και άλλων οργανισμών ή φορέων.

Μετά από συμπληρωματικές μετρήσεις των χρόνων διαδρομής των γραμμών επανασχεδιάστηκαν οι υπηρεσίες οδηγών (Βάρδιες) και τα δρομολόγια σε πολλές γραμμές, ενώ έγιναν και οι απαραίτητες δρομολογήσεις στις νέες γραμμές.

### **2.1.2.7 Μετρήσεις και λειοργία Παρατηρητήριου του Συγκοινωνιακού έργου**

Για την παρακολούθηση του συγκοινωνιακού έργου και την αντιμετώπιση των ποικίλων αναγκών κατά τη διάρκεια του έτους πραγματοποιήθηκε μεγάλος αριθμός μετρήσεων.

Οι μετρήσεις αφορούσαν χρόνους άφιξης και αναχώρησης δρομολογίων, επιβατική κίνηση και χρόνο αναμονής σε στάσεις, σύνθεση κυκλοφορίας, ταχύτητες και παραβάσεις σε λεωφορειολωρίδες, πληρότητα και συχνότητα διέλευσης οχημάτων από τα σημεία μέγιστης φόρτισης και χρόνο αναμονής επιβατών στις στάσεις.

Ειδικά, στο τελευταίο τρίμηνο του 2004, λειοργησε το Παρατηρητήριο του Συγκοινωνιακού Έργου, ενός ολοκληρωμένου μηχανισμού παρακολούθησης, αξιολόγησης και αποτίμησης σειράς συγκοινωνιακών μεγεθών, που σχετίζονται με τα εφαρμοζόμενα μέτρα χάραξης του Νέου Συγκοινωνιακού Χάρτη της Αθήνας.

### **2.1.3 Μέτρα ευνόησης των ασικών συγκοινωνιών**

Κατά το έτος 2004 συνεχίστηκε η προσπάθεια διευκόλυνσης της κυκλοφοριακής λειτουργίας των δημοσίων συγκοινωνιών με λήψη σειράς μέτρων προς αυτή την κατεύθυνση, κυρίως προσανατολισμένων στην ανάπτυξη και βελτίωση της απόδοσης του δικτύου των ειδικών (αποκλειστικών) λωρίδων λεωφορείων.

#### **2.1.3.1 Μελέτες Ειδικών Λωρίδων Λεωφορείων (Ε.Λ.Λ.)**

Συνεχίστηκαν και ολοκληρώθηκαν μελέτες (Ε.Λ.Λ.) για τις οδούς Μαυρομματαίων, Βασ. Κωνσταντίνου, Εθν. Μακαρίου (Περιστερί), Ακτή Σαβερίου (Πειραιάς), Λένορμαν, Λ. Δημοκρατίας (Αγ. Αναργύρων), Ακτή Κονδύλη, Πατσίων (μεταξύ της οδού Αγ. Μελετίου και Πλ. Κολιάτσου), Ερατοσθένους και Παπαδιαμαντοπούλου.





### 2.1.3.2 Κατασκευές έργων Ειδικών Λωρίδων Λεωφορείων (Ε.Λ.Λ.)

Συγκεκριμένα, έχουν ολοκληρωθεί τα εξής έργα:

- Κατασκευή Οριζόντιας και Κατακόρυφης Σήμανσης στις Ε.Λ.Λ. των οδών Χαρ. Τρικούπη, Ακαδημίας, Λ. Συγγρού, Γρ. Λαμπράκη, Ηρώων Πολυτεχνείου (Πειραιάς), Ιπποκράτους, Λ. Αλεξάνδρας, Πατισίων, Λ. Μεσογείων (από Ξενοπούλου μέχρι ΕΡΤ) και Βασ. Γεωργίου Α' (από Ακτή Ποσειδώνος μέχρι Γρ. Λαμπράκη στον Πειραιά).
- Επίστρωση της ασφαλτικής επιφάνειας με αντιολισθηρό τάπητα πράσινου χρώματος της λεωφορειολωρίδας των οδών Μεσογείων - Φειδιππίδου στους Αμπελοκήπους.
- Συντήρηση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης των λεωφορειολωρίδων, όπου απαιτήθηκε, για την καλύτερη λειτουργία τους λόγω Ολυμπιακών Αγώνων.



Το συνολικό μήκος των Ε.Λ.Λ. που λειτουργούν σήμερα ανέρχεται στα 39 χλμ.

### 2.1.3.3 Μέτρα για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης και παραβίασης των Ε.Λ.Λ.

Αναβαθμίστηκε η λειτουργία των φωτογραφικών συσκευών που έχουν τοποθετηθεί κατά μήκος των λεωφορειολωρίδων και ολοκληρώθηκε η συμπληρωματική προμήθεια του συστήματος καταγραφής των παρανόμως εισερχομένων οχημάτων σε ειδικές λωρίδες λεωφορείων. Υπεύθυνη για τη λειτουργία του συστήματος είναι η Τροχαία Αττικής και οι αρμόδιες υποδιευθύνσεις της, ωστόσο οι δράσεις της υποστηρίζονται από προσωπικό του Ο.Α.Σ.Α. και της Ε.Θ.Ε.Λ. Όλα τα έξοδα λειτουργίας του συστήματος έχει αναλάβει ο Ο.Α.Σ.Α.

Από το Νοέμβριο 2004 εφαρμόστηκε συγκεκριμένο σχέδιο αστυνόμευσης των λεωφορειολωρίδων σε συνεργασία με την Τροχαία, ώστε να αυξηθεί σημαντικά η ταχύτητα των λεωφορείων. Σύμφωνα με το σχέδιο αυτό εκτελείται καθημερινή περιπολία τροχονόμων κατά μήκος των σημαντικότερων λεωφορειολωρίδων, οι οποίοι βεβαιώνουν άμεσα τις παραβάσεις. Αποτέλεσμα των παραπάνω μέτρων είναι η αύξηση της ταχύτητας των λεωφορείων και τρόλλεϋ στις λεωφορειολωρίδες στα 21-25 km/h, σε αντίθεση με τη μέση ταχύτητα στο υπόλοιπο δίκτυο που κυμαίνεται μεταξύ 7 km/h και 15 km/h.

## 2.1.4 Συντονισμός και βελτίωση της λειτουργίας του δικτύου Α.Σ.

### 2.1.4.1 Συντονισμός των συγκοινωνιακών φορέων – Λειτουργία του Θ.Ε.Π.Ε.Κ.

Αναβαθμίστηκε και συνεχίζεται η λειτουργία του Θ.Ε.Π.Ε.Κ. (Θάλαμος Επιχειρήσεων Παρακολούθησης και Ελέγχου Κυκλοφορίας) στους χώρους της Γ.Α.Δ.Α (Γενική Αστυνομική Διεύθυνση Αττικής), όπου λειτουργούσε κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων. Στο Θ.Ε.Π.Ε.Κ. έχει ενσωματωθεί και το Κέντρο Ελέγχου γερανοφόρων οχημάτων, το οποίο ελέγχει την κίνηση των γερανών και δίνει εντολές για άμεση παρέμβαση σε προβλήματα που παρουσιάζονται καθημερινά.

Παράλληλα, στον Ο.Α.Σ.Α. λειτουργεί και το Κέντρο Επιχειρήσεων για να συντονίζονται καλύτερα, υπό την εποπτεία του Ο.Α.Σ.Α., οι φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου.

### 2.1.4.2 Λειτουργία Πρότυπου Σταθμού Μετεπιβίβασης στο Σταθμό Μετρό «Εθνική Άμυνα»

Ο νέος χώρος αφετηριών δημιουργήθηκε το Φεβρουάριο 2004 σε ιδιόκτητο οικόπεδο της Αττικό Μετρό,



ο οποίος διατέθηκε στον Ο.Α.Σ.Α. για το σκοπό αυτό. Με τη λειτουργία του νέου αυτού σταθμού μετεπιβίβασης απελευθερώθηκαν ο παράδρομος και τα πεζοδρόμια της Λεωφ. Μεσογείων από τις αφετηρίες και τα στέγαστρα που ήταν τοποθετημένα εκεί και δημιουργήθηκαν ευνοϊκότερες συνθήκες αναμονής και διακίνησης των επιβατών.

Ο χώρος περιλαμβάνει μια κεντρική δενδροφυτευμένη πλατεία, γύρω από την οποία τοποθετήθηκαν φωτιζόμενα στέγαστρα και καθίσματα για το επιβατικό κοινό, καθώς και κουβούκλια, τα οποία εξοπλίστηκαν με σύγχρονες κλιματιζόμενες εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση του προσωπικού κίνησης.

### **2.1.4.3 Εκσυγχρονισμός και Αναβάθμιση του Υλικού Θέσης**

Στα πλαίσια του προγράμματος εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης του υλικού θέσης των αστικών συγκοινωνιών το 2004 ολοκληρώθηκαν οι εξής εργασίες:

- Τοποθέτηση ελαστικών οριοδεικτών (κολωνάκια) σε στροφές λεωφορείων, προεξοχές πεζοδρομίων κ.λπ.
- Μεταφορά προεξοχών πεζοδρομίων σε άλλη θέση λόγω αλλαγής διαδρομής ή αντικατάσταση των σχαρών με στόχο να διευκολυνθεί η αναμονή του επιβάτη στις στάσεις.
- Έγκριση 7 τύπων στεγάστρων, μετά από σχετικές αιτήσεις εταιρειών.
- Συντήρηση των πλαισίων του πληροφοριακού υλικού (τυμπάνων) στάσεων λεωφορείων.
- Έλεγχος ως προς τη συντήρηση, την καθαριότητα και το ωράριο λειτουργίας των εκδοτηρίων εισιτηρίων της Ε.Θ.Ε.Α. και των Η.Α.Π.Α.Π.

### **2.1.4.4 Σύνταξη προδιαγραφών υλικού θέσης**

Το έργο αυτό έγινε σε συνεργασία με τον Επιχειρησιακό Σύμβουλο του Γ' ΚΠΣ και στελέχη του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών της Φρανκφούρτης. Στόχος της εργασίας είναι η σύνταξη τεύχους προδιαγραφών για τη χωροθέτηση, την κατασκευή και τη συντήρηση των εγκαταστάσεων των σταθμών και στάσεων των Μ.Μ.Μ. Στα πλαίσια της εργασίας διερευνήθηκαν και καταγράφηκαν οι απαιτούμενες διαδικασίες για τη συνεργασία με τους Ο.Τ.Α. και άλλους φορείς για το θέμα αυτό, καθώς και η μεθοδολογία για την παρακολούθηση της κατάστασης, πληρότητας και συντήρησης του υλικού θέσης. Επίσης, εξετάστηκαν οι απαιτούμενες προσαρμογές της Βάσης Δεδομένων του Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού για την υποστήριξη των δράσεων.

### **2.1.4.5 Πιλοτικές εφαρμογές έξυπνων συστημάτων**

Στα πλαίσια των πιλοτικών εφαρμογών έξυπνων συστημάτων δοκιμάστηκαν, μεταξύ άλλων, το Σύστημα «Άκου τη στάση» και τα φωτοβολταϊκά συστήματα αυτόματου φωτισμού (στις στάσεις). Συγκεκριμένα:

- Το σύστημα «Άκου τη Στάση» εφαρμόστηκε αρχικά ως πιλοτικό πρόγραμμα στα λεωφορειακά γραμμάτια και στη συνέχεια επεκτάθηκε σε άλλες 3 (Ιούλιος 2004). Παρουσιάστηκαν πολλά προβλήματα στη λειτουργία του και για το λόγο αυτό συγκροτήθηκε ειδική ομάδα διερεύνησης και επίλυσης του προβλήματος προκειμένου να βρεθεί η πλέον οικονομικά συμφέρουσα και τεχνικά εφικτή λύση για την αξιόπιστη επαναλειτουργία του.
- Τα φωτοβολταϊκά συστήματα αυτόματου φωτισμού έχουν τοποθετηθεί σε 315 στάσεις, στο πλαίσιο πιλοτικού προγράμματος. Ο Ο.Α.Σ.Α είναι συμβεβλημένος για την συντήρησή τους με τις δύο εταιρείες που τα εγκατέστησαν.

## **2.15 Εκσυγχρονισμός και ανάπτυξη του Σ.Α.Σ.**

Στα πλαίσια αυτής της δέσμης δράσεων εντάσσονται:

- Ο σχεδιασμός του Γενικού Συστήματος Μεταφορών της Αττικής.
- Η αναβάθμιση του ψηφιακού χάρτη του Νομού Αττικής και η επέκταση των εφαρμογών του Γεωγραφικού Συστήματος Πληροφοριών του Ο.Α.Σ.Α.



- Η μελέτη σκοπιμότητας και σύνταξη τεχνικών προδιαγραφών για την επέκταση του υπάρχοντος λογισμικού συστήματος δρομολόγησης.
- Η μελέτη αξιολόγησης της απόδοσης των λεωφορειακών γραμμών της Ε.ΘΕ.Λ.
- Η μελέτη εκπόνησης ερευνητικού έργου για την «Ανάπτυξη Μεθοδολογίας και Αλγορίθμων για την Εκτίμηση της Κατανομής της Ζήτησης στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς κατά τη Διάρκεια Οργάνωσης Ειδικών Γεγονότων».
- Η ενημέρωση του προσωπικού του Ο.Α.Σ.Α. για τις διεθνείς εξελίξεις στον τομέα των αστικών μεταφορών με εκπαιδευτικά και ενημερωτικά ταξίδια.

## 2.2 ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ

Με στόχο τη βελτίωση της λειτουργικότητας του Οργανισμού και την αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών πραγματοποιήθηκαν διάφορες δραστηριότητες στον τομέα των πληροφοριακών συστημάτων και της οργάνωσης, από τις οποίες οι κυριότερες είναι οι ακόλουθες:

- Αναβάθμιση Μηχανογραφικού Εξοπλισμού.  
Εντός του 2004 έγινε η προμήθεια 2 servers, μίας κεντρικής μονάδας δίσκων, μίας μονάδας λήψης back-up και η αναβάθμιση των servers μισθοδοσίας, δρομολόγησης και voice mail.
- Προμήθεια / Αναβάθμιση Λογισμικού.  
Πραγματοποιήθηκε η προμήθεια κατάλληλου λογισμικού για τη λήψη αντιγράφων ασφαλείας και λογισμικού Safe Internet e-mail για την προστασία από εισερχόμενα μηνύματα. Έγινε αναβάθμιση του λογισμικού e-mail και στα λειτουργικά συστήματα file & print server και e-mail server καθώς και στο λειτουργικό σύστημα εφαρμογής μισθοδοσίας.
- Λοιπές δράσεις.  
Πραγματοποιήθηκε η ανακαίνιση του computer room, δημιουργήθηκε Ιδιωτικό Ιδεατό Δίκτυο (VPN) για τη διασύνδεση του Ο.Α.Σ.Α. με τους Φορείς και δομημένη καλωδίωση στα νέα γραφεία που ενοικίασε ο Οργανισμός.

## 2.3 ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ Ο.Α.Σ.Α.

Ο Ο.Α.Σ.Α., στην κατεύθυνση της υλοποίησης του Επιχειρησιακού του Σχεδιασμού για την περίοδο 2003 – 2005, έχει αναθέσει σημαντικό μέρος του στον ανάδοχο του έργου «Εφαρμογή και Παρακολούθηση των Επιχειρησιακών Σχεδίων και των έργων του Γ' ΚΠΣ του ομίλου Ο.Α.Σ.Α.» με την υπ' αριθμ. 1/2004 σύμβαση.

Οι δράσεις του Επιχειρησιακού Σχεδίου 2003 – 2005 που έχουν ενταχθεί στο έργο του Συμβούλου και παρουσίασαν πρόοδο μέσα στο 2004 είναι οι εξής:

- Κανονισμός Εργασίας και Διαδικασίες Υπηρεσίας Επιθεώρησης.
- Αξιοποίηση και Ανάπτυξη Πληροφοριακού Συστήματος Διοίκησης (MIS).
- Διαχείριση και Ανάπτυξη Υλικού Θέσης.
- Κοστολόγηση Υπηρεσιών Ε.Φ.Σ.Ε.
- Ανάπτυξη και Τεκμηρίωση Επιχειρησιακών Διαδικασιών.
- Συμβάσεις με Ε.Φ.Σ.Ε.
- Σύνταξη Σχεδίου Μάρκετινγκ για τον Ο.Α.Σ.Α. και τους Ε.Φ.Σ.Ε.

## 2.4 ΚΟΜΙΣΤΡΟ

Εντός του 2004 καθιερώθηκαν οι παρακάτω νέοι τύποι εισιτηρίων και καρτών:

- Τα εισιτήρια του Τραμ (0,60 €, 0,40 €, 0,30 €).
- Η μηνιαία κάρτα αξίας 38,00 €, η αντίστοιχη μειωμένη αξίας 19,00 € και η ετήσια αξίας 380,00 €.



- Το εβδομαδιαίο εισιτήριο (10,00 €).
- Τα ενιαία εισιτήρια (για όλα τα μέσα 1,00 €, για λεωφορεία – τρόλλεϋ - τραμ 0,70 € και τα αντίστοιχα μειωμένα 0,50 € και 0,40 €). Με το ενιαίο εισιτήριο δίδεται η δυνατότητα για συνδυασμένες μετακινήσεις με χρήση των παραπάνω μέσων για χρονικό διάστημα 90΄.

## 2.5 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ - ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ

### 2.5.1 Πληροφόρηση επιβατικού κοινού

Στα πλαίσια της πληροφόρησης του επιβατικού κοινού εκτυπώθηκαν 900.000 συγκοινωνιακοί χάρτες μικρού μεγέθους (rocket-size) και 146 μεγάλοι που αναρτήθηκαν σε σταθμούς των Η.Σ.Α.Π. και του ΜΕΤΡΟ. Ειδικά για την εξυπηρέτηση του Αεροδρομίου εκτυπώθηκαν 180.000 αντίτυπα με τα χειμερινά και καλοκαιρινά δρομολόγια και 16.900 αυτοκόλλητα για τις στάσεις.

Επίσης, σχεδιάστηκε, εκτυπώθηκε και διανέμεται στο κοινό από τα σημεία πωλήσεων του Συστήματος ένα λειτουργικό πολύπτυχο με πληροφορίες για όλα τα εισιτήρια και τις κάρτες των Δημόσιων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Τέλος, ολοκληρώθηκε (Απρίλιος 2005) και παραδόθηκε προς χρήση στον Ο.Α.Σ.Α. η υποδομή παροχής υπηρεσιών πληροφόρησης του κοινού για τη βέλτιστη επιλογή διαδρομής με τα Μ.Μ.Μ. "trip planner", που υλοποιήθηκε στα πλαίσια του Κοινοτικού Προγράμματος Τεχνολογικών Επιδεικτικών Έργων (ΠΕΠΕΡ) του Υπουργείου Ανάπτυξης και του ερευνητικού έργου «ΑΔΑΜΑΣ». Στόχος του έργου είναι η αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών του τηλεφωνικού κέντρου «185» που λειτουργεί στις εγκαταστάσεις του Ο.Α.Σ.Α. και παράλληλα η διάθεση της εφαρμογής και στους χρήστες του site του Οργανισμού στο internet.



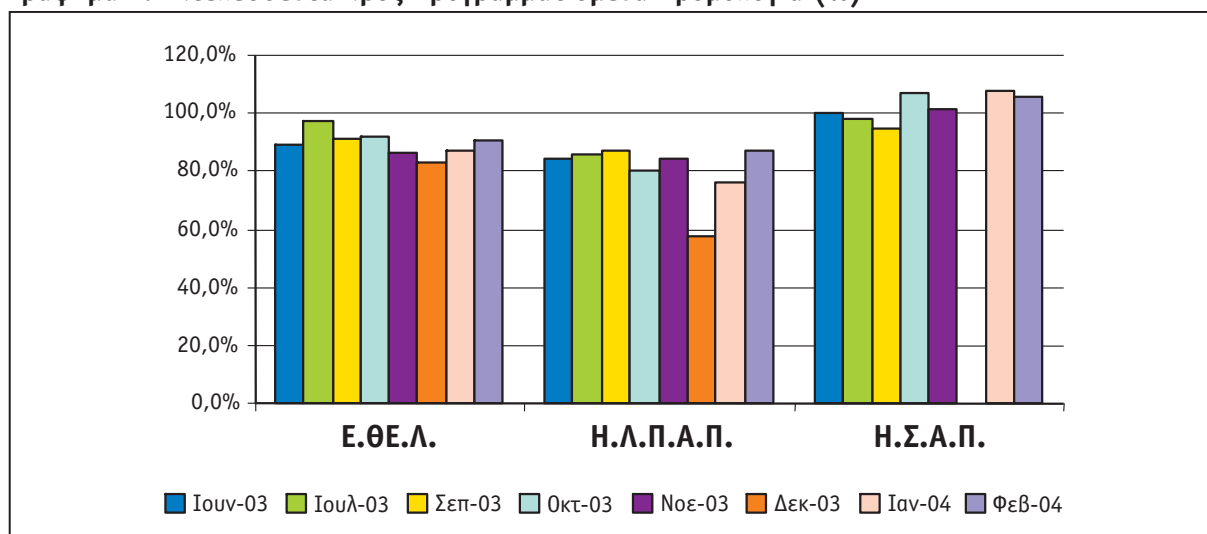
## 2.5.2 Ολοκληρωμένο σύστημα ελέγχου ποιότητας

Στο έτος 2004 ολοκληρώθηκε ο σχεδιασμός του ολοκληρωμένου συστήματος Ελέγχου Ποιότητας των Υπηρεσιών του Ομίλου. Πρόκειται για ένα ερευνητικό έργο που έχει ξεκινήσει από το 2003 με αντικείμενο την ποσοτικοποίηση βασικών δεικτών που αξιολογούν το επίπεδο εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού.

Το έργο περιελάμβανε μεταξύ άλλων, μετρήσεις και ποσοτικοποίηση προεπιλεγμένων δεικτών καθώς και την υλοποίηση έρευνας προτιμήσεων επιβατών για τη διερεύνηση της αντίληψης της ποιότητας και του βαθμού ικανοποίησης από την πλευρά του επιβάτη για τις υφιστάμενες υπηρεσίες.

Τέλος, αναπτύχθηκε ειδικό λογισμικό για την καταχώρηση των δεδομένων και την ποσοτικοποίηση των παραπάνω δεικτών, ούτως ώστε από το 2005 να ξεκινήσει το μόνιμο πρόγραμμα παρακολούθησης των δεικτών ποιότητας του Ομίλου. Στο Γράφημα 1 απεικονίζεται η χρονική εξέλιξη της αξιοπιστίας ανά φορέα στις ώρες αιχμής.

**Γράφημα 1: Εκτελεσθέντα προς Προγραμματισμένα Δρομολόγια (%)**



## 2.5.3 Χάρτης Υποχρεώσεων Καταναλωτή

Το 2004 συμπληρώθηκε ο Χάρτης Υποχρεώσεων προς τον Καταναλωτή (Χ.Υ.Κ.) του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α., ώστε να συμπεριλάβει και τις νέες εταιρείες ΤΡΑΜ Α.Ε. και ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ Α.Ε.

Ο Χ.Υ.Κ. αποτελεί ένα σημαντικό βήμα προς τη δημιουργία κοινών προτύπων εξυπηρέτησης στην παροχή υπηρεσιών από τους συγκοινωνιακούς φορείς και συμβάλλει στην κατεύθυνση υλοποίησης ενός ενιαίου και ολοκληρωμένου Σ.Α.Σ. στην Αθήνα.

## 2.6 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

### • Προσωπικό – Προσλήψεις

Κατά τη διάρκεια του 2004 πραγματοποιήθηκε η πρόσληψη επιστημονικού προσωπικού (5), γραμματέων (4), εποχιακών μετρητών (20) και εποχιακών ελεγκτών κομίστρου (100). Η δύναμη του μόνιμου προσωπικού του Ο.Α.Σ.Α. στις 31/12/2004 ανήλθε σε 168 άτομα.

### • Εκπαίδευση

Κατά τη διάρκεια του 2004 πραγματοποιήθηκαν τα σεμινάρια επιμόρφωσης του προσωπικού χρησιμοποιώντας την εργοδοτική εισφορά του 0,45 του ΟΑΕΔ που καταβάλλεται αποκλειστικά για την εκπαίδευση του προσωπικού. Το κόστος των σεμιναρίων ανήλθε στο ποσό των 8.500 €.

- Υπηρεσιακός Οργανισμός

Τον Ιανουάριο του 2004 εγκρίθηκε ο ισχύων Υπηρεσιακός Οργανισμός του Ο.Α.Σ.Α. με τον οποίο καθορίζονται η διάρθρωση, η διαμόρφωση, η διαβάθμιση, η εσωτερική οργάνωση και οι αρμοδιότητες των υπηρεσιών του Ο.Α.Σ.Α.

Από τον Ιανουάριο του 2004 μέχρι σήμερα η οργανωτική διάρθρωση του Ο.Α.Σ.Α. έχει ως εξής:

1. Γενική Διεύθυνση Συγκοινωνιακού Έργου
  - Διεύθυνση Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού & Ανάπτυξης
  - Διεύθυνση Λειτουργικού Σχεδιασμού
  - Διεύθυνση Μέτρων Προτεραιότητας & Έργων
2. Γενική Διεύθυνση Χρηματοοικονομικής & Εμπορικής Διαχείρισης
  - Διεύθυνση Ανάπτυξης Ομίλου & Εποπτείας Λειτουργίας των Ε.Φ.Σ.Ε.
  - Διεύθυνση Μάρκετινγκ
  - Διεύθυνση Κομίστρου
  - Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών

Οι Υπηρεσίες που υπάγονται απευθείας στη Διοίκηση είναι οι εξής:

- Νομική Υπηρεσία
- Διεύθυνση Δημ. Σχέσεων & Εξυπηρέτησης Κοινού
- Διεύθυνση Διοικητικού
- Διεύθυνση Πληροφορικής & Νέων Τεχνολογιών
- Μονάδα Έργου «Ολυμπιακοί Αγώνες 2004»
- Υπηρεσία Εσωτερικού Ελέγχου
- Γραφείο Προέδρου & Γραμματεία Διοικητικού Συμβουλίου
- Πολιτικός Σχεδιασμός Εκτάκτου Ανάγκης

## **2.7 ΟΛΥΜΠΙΑΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ «ΑΘΗΝΑ 2004»**

### **2.7.1 Εισαγωγή**

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες το καλοκαίρι του 2004 αποτέλεσαν τη μεγαλύτερη πρόκληση στην ιστορία του Συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών της Αθήνας. Το Σύστημα λειτούργησε με στόχο (α) τη μεταφορά των θεατών, εθελοντών και εργαζομένων προς και από τα αθλητικά κέντρα, τα τουριστικά αξιοθέατα και άλλους προορισμούς και (β) την εύρυθμη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της υπόλοιπης πόλης. Για την κάλυψη των στόχων αυτών σχεδιάστηκε και υλοποιήθηκε το Επιχειρησιακό Σχέδιο Μεταφορών που συνέβαλε καθοριστικά στην παροχή υψηλού επιπέδου μεταφορικών υπηρεσιών με κύρια χαρακτηριστικά την ταχύτητα, την αξιοπιστία και την άνεση.

### **2.7.2 Ο ρόλος του Ο.Α.Σ.Α.**

Ο Ο.Α.Σ.Α. είχε την αποκλειστική ευθύνη του σχεδιασμού και του ελέγχου της υλοποίησης του Επιχειρησιακού Σχεδίου για την καθημερινή μεταφορά 300.000 - 350.000 θεατών και εργαζομένων προς τις Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις, παράλληλα με την εξυπηρέτηση των κατοίκων και των επισκεπτών της πόλης στις μη Ολυμπιακές μετακινήσεις τους. Ο συντονισμός της Ολυμπιακής προετοιμασίας πραγματοποιήθηκε με επιτυχία από τη Μονάδα Έργου «Ολυμπιακοί Αγώνες» που συστάθηκε τον Ιούνιο του 2000.

### **2.7.3 Στρατηγικές αποφάσεις**

Για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής και ομαλής λειτουργίας του Συστήματος μεταφορών των Ολυμπιακών Αγώνων ελήφθησαν από τα συναρμόδια υπουργεία τα παρακάτω μέτρα:



- Λειτουργία Ολυμπιακού Δακτυλίου.
- Δημιουργία Δικτύου Ολυμπιακών Λωρίδων Κυκλοφορίας, μήκους 100 χλμ.
- 24ωρη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των Ολυμπιακών Αθλητικών Κέντρων και των κεντρικών περιοχών της πόλης.
- Δημιουργία ζωνών αυστηρά ελεγχόμενης εισόδου και στάθμευσης γύρω από τις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις.
- Δικαίωμα δωρεάν μετακίνησης στους θεατές των Αγώνων προς και από τις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις με όλα τα Δημόσια Μέσα Μεταφοράς.

#### **2.7.4 Το Επιχειρησιακό Σχέδιο Ολυμπιακών Μεταφορών**

Το Επιχειρησιακό Σχέδιο Ολυμπιακών Μεταφορών του Ο.Α.Σ.Α. περιελάμβανε δέκα ομάδες δράσεων με αντικείμενο:

- Το σχεδιασμό του Ολυμπιακού Δικτύου Μεταφορών
- Τα μέτρα προτεραιότητας των δημοσίων συγκοινωνιών
- Τα θέματα ανθρώπινου δυναμικού
- Τις υποδομές εξυπηρέτησης του κοινού
- Την ασφάλεια
- Τη συμμετοχή στο Θ.Ε.Π.Ε.Κ. – Αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών
- Τη διαχείριση πλήθους
- Την πληροφόρηση των επιβατών
- Τα εξειδικευμένα πληροφοριακά συστήματα
- Τις δοκιμαστικές προολυμπιακές διοργανώσεις.

### 2.7.5 Το Ολυμπιακό Δίκτυο Μεταφορών

Ο λειτουργικός σχεδιασμός του δικτύου στόχευε στην πλήρη αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων κάθε μέσου και στην αλληλοσυμπληρούμενη δράση τους, με πρόβλεψη για υλοποίηση εναλλακτικών σεναρίων σε περιπτώσεις υπερβολικού φόρτου ενός μέσου ή έκτακτης ανάγκης.

Το Ολυμπιακό δίκτυο αποτέλεσαν:

- Η γραμμή 1 των Η.Σ.Α.Π.
- Οι γραμμές 2 & 3 του Μετρό
- Είκοσι (20) Ολυμπιακές Λεωφορειακές Γραμμές
- Τέσσερις (4) γραμμές τρόλλεϋ
- Οι γραμμές 1 & 2 του Τραμ
- Ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος

Παράλληλα, ενισχύθηκε η συχνότητα των δρομολογίων ή και κατά περίπτωση επεκτάθηκε το ωράριο λειτουργίας υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών και γραμμών τρόλλεϋ.



### 2.7.6 Τα μέτρα προτεραιότητας των Δημοσίων Συγκοινωνιών

Τρεις ομάδες μέτρων προτεραιότητας αναπτύχθηκαν με σκοπό να επιτευχθεί μέση ταχύτητα 25 χλμ/ώρα για τα Ολυμπιακά λεωφορεία express:



- Λεωφορειολωρίδες συνολικού μήκους 40χλμ.
- Ολυμπιακές λωρίδες μήκους 100 χλμ για αποκλειστική χρήση από τις Ολυμπιακές γραμμές και τα οχήματα της Ολυμπιακής Οικογένειας.
- Έλεγχος στάθμευσης και συνεχής αστυνόμευση του οδικού δικτύου γύρω από τις ολυμπιακές εγκαταστάσεις.

### 2.7.7 Το ανθρώπινο δυναμικό

Ουσιαστική συμμετοχή στη διαχείριση του πλήθους και στην πληροφόρηση του κοινού είχε όλο το προσωπικό του Ο.Α.Σ.Α., το οποίο παρακολούθησε σειρά σεμιναρίων που διοργανώθηκαν από τη Μονάδα Έργου «Ολυμπιακοί Αγώνες».

Ο Οργανισμός προχώρησε στην ανάθεση δύο ερευνητικών έργων στον Τομέα Βιομηχανικής Διοίκησης και Επιχειρησιακής Έρευνας του Ε.Μ.Π. στα πλαίσια



των οποίων απασχολήθηκαν 100 και 120 σπουδαστές που προσέφεραν υπηρεσίες διαχείρισης πλήθους και πληροφόρησης κοινού με απόλυτη επιτυχία.

Τέλος, στο ανθρώπινο δυναμικό του Ο.Α.Σ.Α. εντάχθηκε δύναμη 50 εθελοντών, οι οποίοι διατέθηκαν από τον ΑΘΗΝΑ 2004 για την κάλυψη των αναγκών πληροφόρησης και διαχείρισης πλήθους.

### 2.7.8 Υποδομές εξυπηρέτησης κοινού

Προκειμένου να βελτιστοποιηθεί η αποτελεσματικότητα και η αποδοτικότητα των αστικών συγκοινωνιών κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων, ο Ο.Α.Σ.Α. υλοποίησε μια σειρά από παρεμβάσεις σε θέματα που σχετίζονται με:

- Τις Ολυμπιακές στάσεις
- Τα στέγαστρα – σκίαστρα
- Τα κιγκλιδώματα στους τερματικούς σταθμούς λεωφορείων
- Τα σταθμαρχεία
- Τις πινακίδες πληροφόρησης των επιβατών



### 2.7.9 Ασφάλεια

Οι συγκοινωνιακοί φορείς, μετά από πρωτοβουλία του Ο.Α.Σ.Α., προχώρησαν σε συνεργασία με τις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες στην εκπόνηση και υλοποίηση σχεδίων ασφάλειας που βασίστηκαν στην ανάλυση μιας ποικιλίας απειλών των εγκαταστάσεων, των μεταφορικών μέσων και του προσωπικού, στην εκτίμηση του επιπέδου τρωτότητας και των πιθανών επιπτώσεων.

Σε επίπεδο τεχνικού εξοπλισμού εγκαταστάθηκαν κλειστά κυκλώματα τηλεόρασης και διάφορα συστήματα περιμετρικής ασφάλειας.

### 2.7.10 Διαχείριση Κυκλοφορίας- Αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών

Η διαχείριση της κυκλοφορίας συντονίστηκε από το Θάλαμο Επιχειρήσεων Παρακολούθησης & Ελέγχου της Κυκλοφορίας (Θ.Ε.Π.Ε.Κ.), που λειτουργούσε σε 24ωρη βάση και στελεχώθηκε από προσωπικό των Υπουργείων Δημόσιας Τάξης, Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. και Υ.Μ.Ε. Το προσωπικό του Ο.Α.Σ.Α. και των συγκοινωνιακών φορέων κάλυψε δύο θέσεις εργασίας και σε συνεργασία με την Τροχαία και τους αρμόδιους κατά περίπτωση φορείς αντιμετώπισε αποτελεσματικά όλα τα συμβάντα.

Σημαντικός ήταν και ο ρόλος του Κέντρου Επιχειρήσεων του Ο.Α.Σ.Α (Κ.Ε.Π.), το οποίο συντόνιζε τα αντίστοιχα κέντρα των φορέων με το Θ.Ε.Π.Ε.Κ. κυρίως σε θέματα που αφορούσαν αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών.

Τα 15 γερανοφόρα οχήματα του Ο.Α.Σ.Α. βρίσκονταν σε διαρκή ετοιμότητα για την απομάκρυνση παράνομα σταθμευμένων και ακινητοποιημένων ιδιωτικών οχημάτων, ενώ για την άμεση απομάκρυνση ακινητοποιημένων οχημάτων των αστικών συγκοινωνιών ένας αριθμός ειδικών γερανοφόρων βρισκόταν σε συνεχή ετοιμότητα σε κομβικά σημεία του δικτύου.

### 2.7.11 Διαχείριση πλήθους

Η διαχείριση πλήθους στη διάρκεια μεγάλων γεγονότων είναι μία απολύτως απαραίτητη δράση, ώστε να διαφυλαχθεί η ομαλή λειτουργία του δικτύου και η ασφάλεια των επιβατών. Στο πλαίσιο αυτό το 2003 έγινε ειδική μελέτη για τους τερματικούς σταθμούς των Ολυμπιακών Λεωφορείων και τους κομβικούς σταθμούς των Η.Σ.Α.Π. και Μετρό.

Τα σχέδια για τη διαχείριση πλήθους υλοποιήθηκαν από το προσωπικό όλων των συγκοινωνιακών φορέων, εθελοντές, σπουδαστές και προσωπικό ασφαλείας. Για την αποτελεσματική υλοποίηση του σχεδίου χρησιμοποιήθηκε ειδικός εξοπλισμός όπως κιγκλιδώματα, πινακίδες σήμανσης, ηχητικά συστήματα κ.τ.λ.





### 2.7.12 Πληροφόρηση των επιβατών

Το πρόγραμμα ενημέρωσης περιελάμβανε τις παρακάτω δράσεις:

- Έκδοση χαρτών του Ολυμπιακού Δικτύου (στην ελληνική και την αγγλική γλώσσα).
- Διανομή των χαρτών από πληροφοριακά περίπτερα, εκδοτήρια του Ο.Α.Σ.Α. και περίπτερα του Δήμου Αθηναίων.
- Ανάπτυξη του διαδικτυακού τόπου του Ο.Α.Σ.Α. ([www.oasa.gr](http://www.oasa.gr))
- 24ωρη λειτουργία του τηλεφωνικού κέντρου "185" με παροχή πληροφοριών σε πέντε (5) γλώσσες.
- Ειδική σήμανση αφετηριών και στάσεων των Ολυμπιακών Γραμμών με τη συχνότητα και τη διαδρομή κάθε γραμμής.

### 2.7.13 Πληροφοριακά Συστήματα

Για την εποπτεία του Συγκοινωνιακού Έργου αναπτύχθηκαν από τον Ο.Α.Σ.Α. δύο εξειδικευμένα συστήματα λογισμικού.

Το Σύστημα Υποστήριξης των Αποφάσεων Σχεδιασμού, που αφορούσε στη διαχείριση των Ολυμπιακών Λεωφορειακών γραμμών και δρομολογίων τους, τη διαχείριση της γραμμής 1 των Η.Σ.Α.Π. και τη βελτιστοποίηση της χωροθέτησης των κινητών συνεργείων, των γερανοφόρων οχημάτων και των εφεδρικών λεωφορείων.

Το Πληροφοριακό Σύστημα, στο οποίο καταχωρούνταν σε καθημερινή βάση τα δεδομένα της λειτουργίας όλων των συγκοινωνιακών φορέων (δρομολόγια, επιβατική κίνηση, βλάβες κ.λπ.) έτσι ώστε να αναλύεται το μεταφορικό έργο, να ενημερώνεται ο Ο.Α.Σ.Α. για τα προβλήματα της προηγούμενης ημέρας, να ορίζει τις προτεραιότητες και να πραγματοποιεί άμεσα αλλαγές.

Τέλος, εκπονήθηκε η μελέτη «Ανάπτυξη Μεθοδολογίας και Αλγορίθμων για την Εκτίμηση της Κατανομής της Ζήτησης στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς κατά τη Διάρκεια Οργάνωσης Ειδικών Γεγονότων». Σκοπός του έργου ήταν η ανάπτυξη κατάλληλης μεθοδολογίας για την εκτίμηση της χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.) κατά τη διάρκεια μεγάλων – ειδικών γεγονότων καθώς και η ανάλυση των επιλογών



των χρηστών. Το ερευνητικό έργο ανατέθηκε στον Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής Ε.Μ.Π. και διήρκεσε από τον Αύγουστο του 2004 μέχρι και τον Ιανουάριο του 2005.

#### **2.7.14 Οι δοκιμαστικές προολυμπιακές διοργανώσεις**

Ο Ο.Α.Σ.Α. και οι Ε.Φ.Σ.Ε. – Α.Μ.Ε.Λ. συμμετείχαν σε όλες τις δοκιμαστικές διοργανώσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια του 2004. Ιδιαίτερα σημαντική ήταν η συμμετοχή στις γενικές δοκιμές της τελετής έναρξης στο Ο.Α.Κ.Α. που πραγματοποιήθηκαν στις 8 και 10 Αυγούστου 2004, τις οποίες παρακολούθησαν 40.000 και 70.000 άτομα αντίστοιχα.

#### **2.7.15 Οι Παραολυμπιακοί Αγώνες**

Για τους Παραολυμπιακούς Αγώνες απαιτήθηκε μικρότερη (σε σχέση με εκείνη των Ολυμπιακών) κινητοποίηση του προσωπικού του Ο.Α.Σ.Α. και των πόρων του Συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών.

Οι ειδικές γραμμές εξπρές (Ολυμπιακές Γραμμές), οι οποίες εξυπηρετούσαν τις αθλητικές εγκαταστάσεις, μειώθηκαν λόγω του μικρότερου αριθμού των αθλημάτων, όπως μειώθηκε και η συχνότητά τους, λόγω του μικρότερου αριθμού θεατών.

Οι συχνότητες δρομολογίων των γραμμών μετρό και τραμ, όπως και των υπόλοιπων γραμμών λεωφορείων και τρόλλεϋ, επανήλθαν σε σχεδόν φυσιολογικά επίπεδα.

Το προσωπικό του Ο.Α.Σ.Α. χρησιμοποιήθηκε για περιορισμένης έκτασης διαχείριση πλήθους, η οποία αφορούσε μόνο στην πληροφόρηση του επιβατικού κοινού και στη διευκόλυνση της χρήσης των Μ.Μ.Μ. από τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιήθηκαν για την εξυπηρέτηση των ολυμπιακών εγκαταστάσεων λεωφορεία με ενεργές ράμπες επιβίβασης-αποβίβασης αμαξιδίων. Παράλληλα, συνεχίστηκε η λειτουργία του Θ.Ε.Π.Ε.Κ. και του Κέντρου Επιχειρήσεων του Ο.Α.Σ.Α.



#### **2.7.16 Αποτελέσματα**

Όλες οι δράσεις υλοποιήθηκαν σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Σχέδιο, ενώ τα αποτελέσματα, σε αρκετές περιπτώσεις, ξεπέρασαν κατά πολύ ακόμη και τους πιο αισιόδοξους στόχους.

Σε μια σειρά από ποιοτικά κριτήρια όπως ο συνολικός χρόνος για την επιβίβαση των θεατών (μετά τη λήξη των αγωνισμάτων), ο χρόνος αναμονής στις στάσεις, η διαθεσιμότητα εφεδρικών λεωφορείων, η εξυπηρέτηση των ατόμων με προβλήματα κινητικότητας κ.λπ. τα αποτελέσματα ξεπέρασαν τις προσδοκίες και οδήγησαν σε πολύ ευνοϊκά σχόλια για την λειτουργία των δημόσιων συγκοινωνιών την περίοδο των Αγώνων.

#### **2.7.17 Ολυμπιακή κληρονομιά**

Για να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά η πρόκληση των Ολυμπιακών Αγώνων στον τομέα των μεταφορών, υλοποιήθηκε μια σειρά από σημαντικά έργα μεταξύ των οποίων είναι:

- Η κατασκευή και λειτουργία συστήματος Προαστιακού και Τραμ.
- Οι επεκτάσεις των γραμμών 2 και 3 του Μετρό.
- Η ανανέωση του στόλου (προμήθεια λεωφορείων, τρόλλεϊ και συρμών).
- Η αναβάθμιση των σταθμών και του συστήματος σηματοδότησης των Η.Σ.Α.Π.
- Η επέκταση μέτρων προτεραιότητας για τα οχήματα μαζικής μεταφοράς.
- Η αναβάθμιση της λειτουργίας του τηλεφωνικού κέντρου "185".
- Η αναβάθμιση των συστημάτων ασφαλείας και αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών.
- Η ανάπτυξη σύγχρονου Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας στην πόλη των Αθηνών και η μόνιμη λειτουργία του Θ.Ε.Π.Ε.Κ. και του Κέντρου Επιχειρήσεων του Ο.Α.Σ.Α.

Η επιτυχής οργάνωση των Αστικών Συγκοινωνιών στους Αγώνες οδήγησε:

- Σε σημαντική βελτίωση της εικόνας των Μ.Μ.Μ.
- Σε αύξηση του μεριδίου των Μ.Μ.Μ. στο σύνολο των αστικών μετακινήσεων.
- Στην ανάδειξη του ρόλου των Μ.Μ.Μ. στη λειτουργία της πόλης.
- Σε επιβεβαίωση των αγαθών της συνέργιας και συνεργασίας και σε ενδυνάμωση του αισθήματος κοινωνικής ευθύνης στους εργαζόμενους των Φορέων και του Ο.Α.Σ.Α.
- Στη σύνταξη του Νέου Συγκοινωνιακού Χάρτη της Αθήνας.

Στα πλαίσια της καταγραφής του έργου που εκτελέστηκε, ο Ο.Α.Σ.Α. προχώρησε στην έκδοση αναμνηστικού λευκώματος με κείμενα και φωτογραφικό υλικό από τους Αγώνες καθώς και στη δημιουργία δύο video διάρκειας μιας ώρας και πέντε λεπτών αντίστοιχα, με στιγμιότυπα από τους χώρους εργασίας και συνεντεύξεις από το προσωπικό που δόθηκαν την περίοδο των Αγώνων.

### 2.7.18 Χρηματοδότηση Έργου

Το κόστος υλοποίησης του Έργου για τον Ο.Α.Σ.Α. και τις θυγατρικές του εταιρείες ανήλθε στο ποσό των 46.667.208 €, από τα οποία τα 3.339.758 € καταβλήθηκαν από τον Τακτικό Προϋπολογισμό Ολυμπιακής Προετοιμασίας του Υπουργείου Πολιτισμού. Ο Ο.Α.Σ.Α. εισέπραξε επίσης το ποσό των 103.264 € από πωλήσεις εισιτηρίων και καρτών σε στελέχη και συνεργάτες του ΑΘΗΝΑ 2004. Για την αντιμετώπιση των άμεσων αναγκών του το δεύτερο εξάμηνο του 2004, ο Ο.Α.Σ.Α. ζήτησε από το ΥΠ.ΟΙ.Ο. και πέτυχε την αύξηση του ορίου δανεισμού του κατά 20 εκατ. €.

Με σειρά εγγράφων που έχουν αποσταλεί από το 2003 μέχρι σήμερα προς τα συναρμόδια υπουργεία (ΥΠ.ΟΙ.Ο., Υ.ΜΕ. και ΥΠ.ΠΟ.) και τον "ΑΘΗΝΑ 2004", ο Ο.Α.Σ.Α. διεκδικεί το ποσό των 14.651.250 € που αντιστοιχεί στο κόστος μεταφοράς των θεατών και των εθελοντών, οι οποίοι μετακινήθηκαν δωρεάν κατά την περίοδο των Ολυμπιακών και Παραολυμπιακών Αγώνων.



## 3 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

### 3.1 ΣΤΟΧΟΙ 2005

Οι κύριοι στόχοι του Ο.Α.Σ.Α. για το 2005 είναι:

- Βελτίωση της ποσότητας και της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- Συντονισμός και λειτουργική συνεργασία δικτύων λεωφορείων – τρόλλεϊ με τα μέσα σταθερής τροχιάς
- Βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων.
- Υλοποίηση των Επιχειρησιακών Σχεδίων των Ε.Φ.Σ.Ε. και του Ο.Α.Σ.Α.
- Συνέχιση των επενδυτικών έργων και ιδιαίτερα αυτών του Γ' Κ.Π.Σ.
- Ανάπτυξη και εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου, που καθιστά τον Ο.Α.Σ.Α ενιαίο φορέα σχεδιασμού των αστικών συγκοινωνιών της Αττικής.
- Υπογραφή συμβάσεων με τους εκτελεστικούς φορείς.
- Εφαρμογή των μέτρων που περιλαμβάνονται στο Νέο Συγκοινωνιακό Χάρτη.

### 3.2 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ (Σ.Α.Σ.)

Οι κύριες δράσεις ανάπτυξης του Σ.Α.Σ. για το 2005 αφορούν αφενός στην ολοκλήρωση και παρακολούθηση της εφαρμογής του Σχεδίου της Αναδιάρθρωσης, αφετέρου στον προγραμματισμό και προετοιμασία των προβλεπόμενων αναπτυξιακών μελετών και έργων. Οι δράσεις αυτές θα υποστηριχθούν από ένα εκτεταμένο πρόγραμμα μετρήσεων. Παράλληλα, ο Ο.Α.Σ.Α. θα συνεχίσει να δίνει έμφαση σε θέματα που αφορούν στο λειτουργικό συντονισμό των εκτελεστικών φορέων και στη διευκόλυνση της κυκλοφορίας των οχημάτων Α.Σ.

Παρακάτω περιγράφονται αναλυτικά οι δράσεις που έχουν αρχίσει ή προβλέπεται να αρχίσουν το 2005 και περιλαμβάνονται στα παραπάνω στάδια.

#### 3.2.1 Η ολοκλήρωση του μεσοβραχυπρόθεσμου Σχεδίου Αναδιάρθρωσης

Η μελέτη του μεσο-βραχυπρόθεσμου Σχεδίου Αναδιάρθρωσης ολοκληρώθηκε από τη Δ/νση Σχεδιασμού & Ανάπτυξης το Φεβρουάριο 2005, ενώ η εφαρμογή και οι τυχόν διορθωτικές παρεμβάσεις άρχισαν το 2004 και θα συνεχιστούν σε όλη τη διάρκεια του 2005 και στο πρώτο τρίμηνο του 2006.

Μέχρι το τέλος του 2005 προγραμματίζεται η εφαρμογή των δράσεων του Σχεδίου Αναδιάρθρωσης, που αφορούν στις περιοχές των Μεσογείων (Ανθούσα, Άρτεμις, Γέρακας, Γλυκά Νερά, Κορωπί, Παιανία, Παλλήνη, Σπάτα), της ΒΑ Πρωτεύουσας (Χαλάνδρι, Βριλήσσια, Μελίσσια, Πεντέλη και Ν.Πεντέλη) και του Δήμου Αθήνας.

Ο Ο.Α.Σ.Α. έχει ήδη μελετήσει, προγραμματίσει και σε πολλές περιπτώσεις αρχίσει την εφαρμογή μιας σειράς από δράσεις που θα ακολουθήσουν την εφαρμογή του Σχεδίου, οι κυριότερες από τις οποίες είναι:

- Παρακολούθηση της εφαρμογής του Σχεδίου Αναδιάρθρωσης, αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της και επίλυση προβλημάτων.

Η εφαρμογή του Σχεδίου απαιτεί τον καθορισμό των λειτουργικών παραμέτρων των μεταβολών που γίνονται στο δίκτυο γραμμών, το συντονισμό με τους Ε.Φ.Σ.Ε., τη διενέργεια υποστηρικτικών επεμβάσεων (κυκλοφοριακές ρυθμίσεις) και τη συνεχή επαφή με την Τοπική Αυτοδιοίκηση και άλλους φορείς.



- Μετρήσεις επιβατικής κίνησης των γραμμών και φορέων Α.Σ.

Για την υποστήριξη του συγκοινωνιακού σχεδιασμού και ιδιαίτερα της εφαρμογής του Γενικού Σχεδίου καταρτίστηκε για το 2005 ένα αρκετά εκτενές πρόγραμμα μετρήσεων επιβατικής κίνησης. Οι μετρήσεις αυτές εντάσσονται στο πρόγραμμα του Παρατηρητηρίου του Συγκοινωνιακού Έργου και την εκτέλεσή τους έχει αναλάβει το Ε.Μ.Π.

- Μελέτες για την επέκταση του Σχεδίου Αναδιάρθρωσης και τη βελτιστοποίηση της δομής και λειτουργίας του δικτύου Α.Σ.

Στα πλαίσια της επέκτασης και γενίκευσης του Σχεδίου Αναδιάρθρωσης, ώστε να συμπεριληφθεί ο σχεδιασμός και των μέσων σταθερής τροχιάς (μετρό, τραμ, προαστιακός), προγραμματίστηκαν για το 2005 οι εξής τρεις σημαντικές μελέτες σκοπιμότητας:

1. Μελέτη για την εξυπηρέτηση της Ευρύτερης Περιοχής του Πειραιά με Μέσα Σταθερής Τροχιάς.
2. Μελέτη για τη διερεύνηση σύνδεσης με Μέσο Σταθερής Τροχιάς των Άνω Λιοσίων και του Θριασίου με το κέντρο της Αθήνας.
3. Άμεση επέκταση τραμ στην περιοχή του Πειραιά.

Το αναπτυξιακό πρόγραμμα του μεσο-βραχυπρόθεσμου συγκοινωνιακού σχεδιασμού θα ολοκληρωθεί το 2005 με τις εξής μελέτες και δράσεις:

1. Αξιοποίηση λογισμικού εργαλείου και δημιουργία μοντέλου αξιολόγησης προτάσεων για το δίκτυο Α.Σ.
2. Αναβάθμιση του λογισμικού δρομολόγησης οχημάτων και προσωπικού.
3. Βελτίωση και ανάπτυξη της Βάσης Δεδομένων της ΓΕΔΣΕ και του λογισμικού των χρηστών της.
4. Συγκέντρωση και ταξινόμηση πληροφοριών και έντυπου υλικού και δημιουργία αρχείου για το θέμα «ΑΜΕΑ και μεταφορές».
5. Δρομολόγηση λεωφορείων και τρόλλεϋ.
6. Μετρήσεις και επανεξέταση γραμμών δικτύου λεωφορείων - τρόλλεϋ.



### 3.2.2 Μελέτη προέλευσης-προορισμού των μετακινήσεων στην Αττική

Το πρώτο στάδιο του αναπτυξιακού προγράμματος του Ο.Α.Σ.Α. περιλαμβάνει τη διεξαγωγή ερευνών, που στοχεύουν στον προσδιορισμό του μεγέθους και των χαρακτηριστικών της ζήτησης για μετακινήσεις στην Αττική. Τα αποτελέσματά των ερευνών αυτών θα τροφοδοτήσουν με δεδομένα όλες τις μελλοντικές μελέτες, που αφορούν στο σχεδιασμό των συγκοινωνιών (και των μεταφορών γενικότερα) της πρωτεύουσας, την κατάρτιση των μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων προγραμμάτων δράσης και τον προσδιορισμό του κόστους των απαιτούμενων έργων. Η συγγραφή των τεχνικών προδιαγραφών αναμένεται να ολοκληρωθεί στο τέλος του δευτέρου τριμήνου του 2005, με στόχο οι έρευνες να διεξαχθούν την Άνοιξη του 2006.

### 3.2.3 Μελέτη σύνταξης του Γενικού Σχεδίου Μεταφορών Αττικής

Η δράση στοχεύει στην κατάρτιση 20 ετούς στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης του Σ.Α.Σ. και θα αποτελέσει το κέντρο βάρους του αναπτυξιακού προγράμματος του Ο.Α.Σ.Α. Το έργο είχε δημοπρατηθεί το 2004 και βρίσκεται στο τελικό στάδιο της αξιολόγησης των προσφορών. Λόγω των αναμενόμενων αλλαγών του πλαισίου λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Α. και του Σ.Α.Σ. και προκειμένου η μελέτη να επανεκταχθεί στο νέο πρόγραμμα αναπτυξιακών δράσεων, επανεξετάζεται το χρονοδιάγραμμα της και (εν μέρει) το αντικείμενό της.

### 3.2.4 Προτάσεις για Δ' Κ.Π.Σ.

Ο Ο.Α.Σ.Α. σε συνεργασία με όλους τους φορείς εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου μελέτησε και συντάξε ολοκληρωμένη πρόταση για τη χρηματοδότηση των μακροπρόθεσμων αναπτυξιακών έργων του Σ.Α.Σ. από το Δ' Κ.Π.Σ. Η αναλυτική πρόταση βασίστηκε στη σύνταξη προγράμματος έργων και μελετών, που κατηγοριοποιήθηκαν σε δράσεις εκσυγχρονισμού του Σ.Α.Σ., δράσεις για την προμήθεια νέου τροχαίου υλικού, για την κατασκευή αμαξοστασίων, περιβαλλοντικές δράσεις, δράσεις προώθησης των υπηρεσιών του Σ.Α.Σ. κ.λπ.

### 3.2.5 Άλλες δράσεις Ανάπτυξης Σ.Α.Σ.

- Σταθμοί μετεπιβίβασης

Προβλέπεται να ολοκληρωθούν οι σταθμοί μετεπιβίβασης Συγγρού –Φιξ, Δουκ. Πλακεντίας και Χαλαν-



δρίου. Συγχρόνως, προγραμματίζονται επαφές με φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης για την εύρεση χώρων και την ανάπτυξη σχημάτων συνεργασίας για τη δημιουργία νέων σταθμών.

- Λειτουργία Θ.Ε.Π.Ε.Κ. - Γερανοφόρα οχήματα.

Προβλέπεται η αναβάθμιση του ρόλου του Θ.Ε.Π.Ε.Κ. και η βελτίωση της απόδοσης των 15 γερανοφόρων οχημάτων που προμηθεύτηκε ο Ο.Α.Σ.Α. Προβλέπεται, επίσης, να καλυφθούν και άλλες περιοχές του Λεκανοπεδίου, ενώ θα ενισχυθούν τα κεντρικά σημεία της πόλης που αντιμετωπίζουν προβλήματα παράνομης στάθμευσης. Εντός του 2005 θα προχωρήσει η προμήθεια 5 επιπλέον γερανοφόρων οχημάτων ώστε να ανέλθει σε 20 η συνολική δύναμη του στόλου.



- Λειτουργία Παρατηρητηρίου του Συγκοινωνιακού Έργου

Συνεχίζεται κατά το 2005 η λειτουργία του Παρατηρητηρίου με έμφαση στην παρακολούθηση της απόδοσης των λεωφορειολωρίδων και της αστυνόμευσής τους καθώς και της απόδοσης μεμονωμένων γραμμών. Το 2005 η λειτουργία του παρατηρητηρίου θα διευρυνθεί με τις μετρήσεις επιβατικής κίνησης και χρήσης τύπου κομίστρου που περιγράφηκαν παραπάνω.

- Φωτογραφικές συσκευές καταγραφής παραβάσεων.

Θα δοθεί έμφαση στο μέτρο της καταγραφής με τις υπάρχουσες φωτογραφικές συσκευές των παρανόμως εισερχομένων οχημάτων σε ειδικές λωρίδες. Οι προσπάθειες του Ο.Α.Σ.Α στοχεύουν στην πλήρη αξιοποίηση του συστήματος και στην υποστήριξη των δράσεων της Τροχαίας ώστε το μέτρο να μην ατονήσει.

Επιπλέον, προγραμματίζεται η προμήθεια δέκα συμβατικών ψηφιακών φωτογραφικών συσκευών για την πιστοποίηση παραβάσεων σε ειδικές λωρίδες. Η προμήθεια θα γίνει από τον Ο.Α.Σ.Α και τη λειτουργία του συστήματος θα την αναλάβει η Τροχαία Αττικής σε θέσεις και ειδικές λωρίδες που θα επιλέγει.

- Ειδικές Λωρίδες Λεωφορείων (Ε.Λ.Λ.)

1. Αναμόρφωση υφιστάμενων Ειδικών Λωρίδων οδών Γούναρη και Εθνικής Αντιστάσεως στον Πειραιά.
2. Υλοποίηση ειδικών λωρίδων στις οδούς Βασ. Κων/νου, Ακτή Ξαβερίου, Εθν. Μακαρίου, Λεωφ. Δημοκρατίας, Μαυροματαίων και Λένορμαν.
3. Υλοποίηση ειδικών λωρίδων στις οδούς Παπαδιαμαντοπούλου, Ερατοσθένους, Πατησίων και Ακτής Κονδύλη στον Πειραιά.

- Ανάθεση νέων μελετών Ε.Λ.Λ.

Προγραμματίζεται η ανάθεση μελετών νέων ειδικών λωρίδων με στόχο την αύξηση του δικτύου των Ε.Λ.Λ. στα 50 χλμ.

- Απογραφή υλικού θέσης

Η απογραφή αυτή θα εντοπίσει και τις άμεσες ανάγκες για τοποθέτηση στεγάστρων και άλλου υλικού θέσης.

- Ενημέρωση και ανάπτυξη λογισμικού τηλεφωνικού κέντρου



θα συνεχιστεί στο 2005 η υποστήριξη και ανάπτυξη του λογισμικού του τηλεφωνικού κέντρου του Ο.Α.Σ.Α., με τη βελτίωση του εντοπισμού των διαφόρων σημείων, που εξυπηρετούνται με Α.Σ., και την εισαγωγή καρτών και ταχυδρομικών διευθύνσεων.

- Χωροθέτηση και κατασκευή νέων σταθμών ταξί

Στο πρώτο τρίμηνο 2005, χωροθετήθηκαν και προγραμματίστηκε η κατασκευή 11 νέων σταθμών ταξί, ενώ μέχρι το τέλος του 2005 προγραμματίζεται η ολοκλήρωση της χωροθέτησης σταθμών ταξί στο σύνολο της Πρωτεύουσας.

### 3.3 ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ - ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

Η υπό μελέτη αναβάθμιση του Ο.Α.Σ.Α. σε Ενιαίο Φορέα Αστικών Συγκοινωνιών, σε συνδυασμό με την αναμενόμενη υπογραφή συμβάσεων με τους φορείς εκτέλεσης συγκοινωνιακού έργου, θα οδηγήσει στην ενίσχυση του επιτελικού ρόλου του Ο.Α.Σ.Α. και στην αναβάθμιση των διαδικασιών παρακολούθησης των εκτελεστικών φορέων.

Στα πλαίσια αυτά θα υλοποιηθούν οι παρακάτω δράσεις:

- Παρακολούθηση και Αξιολόγηση Δεικτών Απόδοσης και Ποιότητας Ε.Φ.Σ.Ε.

Η συγκεκριμένη δράση στοχεύει στον προσδιορισμό και την ανάπτυξη κατάλληλα επιλεγμένων δεικτών παρακολούθησης καθώς και στο σχεδιασμό των διαδικασιών διαχείρισης αυτών των πληροφοριών. Η υλοποίηση του συγκεκριμένου σχεδίου δράσης σχετίζεται με την υπογραφή των συμβάσεων με τους φορείς εκτέλεσης έργου χωρίς ωστόσο το τελευταίο να αποτελεί προϋπόθεση του πρώτου. Η δράση αυτή θα πραγματοποιηθεί από το Σύμβουλο Εφαρμογής του Επιχειρησιακού Σχεδίου σε συνεργασία με τις υπηρεσίες του Ο.Α.Σ.Α. και των φορέων.

- Συμβάσεις με Ε.Φ.Σ.Ε.

Ο Ν. 2669/98 προβλέπει τη σύναψη συμβάσεων μεταξύ του Ο.Α.Σ.Α. και των φορέων εκτέλεσης έργου. Σύμφωνα με το Σύμβουλο Εφαρμογής του Επιχειρησιακού Σχεδίου, η διαδικασία της μετάβασης στο νέο καθεστώς πρέπει να γίνει σταδιακά σε τρεις φάσεις εφαρμογής που καλύπτουν συνολικά μια περίοδο 8 χρόνων από το 2005 μέχρι το 2012. Για την πρώτη φάση ο Σύμβουλος προτείνει την εφαρμογή συμβολαίων διαχείρισης, στα οποία η έμφαση θα δοθεί στην εκτέλεση του συγκοινωνιακού έργου που θα ανατεθεί από τον Ο.Α.Σ.Α. στους φορείς.

- Πληροφοριακό Σύστημα Παρακολούθησης Φορέων

Στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της για την παρακολούθηση των φορέων, η Διεύθυνση Ανάπτυξης Ομίλου προτίθεται να προχωρήσει εντός του 2005 στην αξιοποίηση του Πληροφοριακού Συστήματος Διοίκησης (MIS) και στην ανάπτυξη νέων μηχανογραφικών εφαρμογών για την παρακολούθηση των κύριων οικονομικών και λειτουργικών μεγεθών και των δεικτών ποιότητας των Εταιρειών Παροχής Συγκοινωνιακού Έργου.

### 3.4 ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Η σύμβαση του Έργου «Παροχή Υπηρεσιών Συμβούλου Εφαρμογής και Παρακολούθησης των Έργων του Γ' ΚΠΣ και των Επιχειρησιακών Σχεδίων του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α.» θα συνεχιστεί μέχρι το Φεβρουάριο του 2007. Εντός του 2005 θα ολοκληρωθούν τα παρακάτω πακέτα εργασίας:

- Πληροφοριακό Σύστημα Διοίκησης (MIS).
- Ανάπτυξη και Τεκμηρίωση Επιχειρησιακών Διαδικασιών.
- Σχέδια Συμβάσεων με τους Ε.Φ.Σ.Ε. καθώς και τυποποιημένες διαδικασίες παρακολούθησης Έργου.
- Κοστολόγηση υπηρεσιών Ε.Φ.Σ.Ε.
- Ανασχεδιασμός του Οργανωτικού Μοντέλου.
- Οργάνωση Αποθηκών των Φορέων.



- Ανάπτυξη Συστήματος Συντήρησης.
- Παρακολούθηση Έργων Γ' ΚΠΣ.

### 3.5 ΚΟΜΙΣΤΡΟ

Οι βασικότεροι στόχοι για το έτος 2005 αφορούν στη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των παρακάτω διαδικασιών:

- Διαχείριση εισιτηρίων και κουπονιών μέσω της εγκατάστασης ενιαίου μηχανογραφικού συστήματος.
- Εφαρμογή σχεδίου τακτικών ελέγχων με στόχο τον έγκαιρο εντοπισμό τυχόν πλαστών ή παραποιημένων εισιτηρίων και κουπονιών.
- Κατανομή των εσόδων στους φορείς, μέσω μιας νέας μηχανογραφικής εφαρμογής.

Επίσης για το 2005 προγραμματίζονται:

- Εκπόνηση μελέτης Κόστους - Ωφέλειας για τη δημιουργία Σώματος Ελεγκτών Κομιστρου για όλους τους φορείς με στόχο την αναβάθμιση των διαδικασιών ελέγχου.
- Σχεδιασμός για την ενιαιοποίηση των τύπων κομιστρου.
- Εκπόνηση έρευνας τύπου κομιστρου για την κατανομή της επιβατικής κίνησης και των εισπράξεων από κόμιστρα για όλους τους Φορείς.
- Προσέγγιση του επιβατικού κοινού με νέες μεθοδολογίες (αγορά με δάνειο, συνεργασία Τραπεζών) για την προμήθεια ετήσιας κάρτας.
- Προετοιμασία για την παρακολούθηση της εφαρμογής του Αυτόματου Συστήματος Συλλογής Κομιστρου (Α.Σ.Σ.Κ.), εφόσον ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός.





### 3.5.1 Αυτόματο Σύστημα Συλλογής Κομίστρου

Το έργο της Μελέτης Εφαρμογής, Προμήθειας, Εγκατάστασης και θέσης σε Λειτουργία του Αυτόματου Συστήματος Συλλογής Κομίστρου (Automated Fare Collection) πρόκειται να καλύψει τις ανάγκες του Ο.Α.Σ.Α. και των θυγατρικών του (Η.Σ.Α.Π. - Ε.ΘΕ.Λ. - Η.Λ.Π.Α.Π.). Όμως το σύστημα είναι προδιαγεγραμμένο έτσι ώστε δυνητικά να καλύπτει το Μετρό και μελλοντικά το Τραμ και τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο.

Τα βασικά χαρακτηριστικά του νέου συστήματος που προβλέπεται να καλύψει όλο το Σ.Α.Σ.Α. είναι:

- Η χρησιμοποίηση “έξυπνων” καρτών (Smart Cards) σε αντικατάσταση των χάρτινων μηνιαίων και ετήσιων καρτών πολλαπλών διαδρομών που ισχύουν σήμερα.
- Η χρησιμοποίηση “έξυπνων” καρτών (Smart Cards) σε αντικατάσταση των χάρτινων καρτών «Ελευθέρας» που ισχύουν σήμερα.
- Τέλος, εξετάζεται η αντικατάσταση του μεμονωμένου χάρτινου εισιτηρίου από το «έξυπνο πολλαπλό», το οποίο είναι μία κάρτα μνήμης (Smart Ticket) που επιτρέπει την αποθήκευση είτε ενός αριθμού εισιτηρίων για την πραγματοποίηση διαδρομών σε ένα συγκεκριμένο μέσο είτε μιας συγκεκριμένης αξίας που μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε όλα τα μέσα.

Ο συνολικός προϋπολογισμός είναι 34.296.880 € και το ποσό που αναλογεί στον Ο.Α.Σ.Α. είναι 3.929.900 €. Για το έργο αυτό έχει ήδη προκηρυχθεί διεθνής ανοικτός διαγωνισμός και στην παρούσα φάση βρίσκεται στο στάδιο έγκρισης της αξιολόγησης των τεχνικών προσφορών από την επιτροπή προμηθειών "Υψηλής Τεχνολογικής και Οικονομικής Αξίας" (Υ.Τ.Ο.Α.).

### 3.6 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ Ο.Α.Σ.Α. - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Τον Ιούνιο του 2005 το Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α. έκρινε ότι ο ισχύων Υπηρεσιακός Οργανισμός πρέπει να διευρυνθεί στα πλαίσια της αναμενόμενης ίδρυσης του Ενιαίου Φορέα των Αστικών Συγκοινωνιών. Ο νέος Οργανισμός έχει αποσταλεί για έγκριση στο Υ.Μ.Ε. Ο μέγιστος αριθμός των οργανικών θέσεων που προβλέπονται ανέρχεται σε 270 αντί των 240 του προηγούμενου. Οι πρόσθετες θέσεις καλύπτονται από 20 Π.Ε., 5 Τ.Ε. και 5 Δ.Ε.

Ο νέος Υπηρεσιακός Οργανισμός περιλαμβάνει 4 Γενικές Διευθύνσεις:

- Γενική Διεύθυνση Συγκοινωνιακού Έργου
- Γενική Διεύθυνση Συντονισμού, Προγραμματισμού & Ανάπτυξης Ε.Φ.Σ.Ε.
- Γενική Διεύθυνση Οικονομικών
- Γενική Διεύθυνση Ανθρώπινων Πόρων & Υποστήριξης

Για το 2005 προβλέπονται επίσης:

- Η αγορά νέου κτιρίου για τη στέγαση των υπηρεσιών του Ο.Α.Σ.Α.. Συγκεκριμένα, με την απόφαση 1317/2004 του Δ.Σ. του Ο.Α.Σ.Α., η οποία εγκρίθηκε από την Έκτακτη Γενική Συνέλευση των Μετόχων (2/11/2004), αποφασίστηκε η αγορά κτιρίου για τη στέγαση των υπηρεσιών του Οργανισμού συνολικής επιφάνειας υπέργειων χώρων 4.000 τ.μ., 400 τ.μ. υπόγειων αποθηκευτικών χώρων και 30 θέσεων στάθμευσης κατ' ελάχιστον. Η αναζήτηση κατάλληλου κτιρίου βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη.
- Επισκευή και αποκατάσταση του ιδιόκτητου νεοκλασικού κτιρίου του Ο.Α.Σ.Α της Μετσόβου 15.
- Εργασίες ανακαίνισης του εργασιακού χώρου του Τηλεφωνικού Κέντρου "185", η διαμόρφωση του υπόγειου της Ρεθύμνου 16 και η συντήρηση των κτιρίων που στεγάζονται τα γραφεία του Ο.Α.Σ.Α.
- Ολοκλήρωση των προσλήψεων που εκκρεμούν και αφορούν σε (2) δύο υπαλλήλους Πανεπιστημονικής Εκπαίδευσης, σε 52 μόνιμους υπαλλήλους διαφόρων ειδικοτήτων, 100 νέους ελεγκτές κομίστρου και 40 μετρητές.

### 3.7 ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ

Κατά τη διάρκεια του 2005 θα ξεκινήσει η υλοποίηση των έργων του βραχυπρόθεσμου σχεδιασμού που περιλαμβάνονται στο Σχέδιο Μάρκετινγκ, η σύνταξη του οποίου ολοκληρώθηκε στις αρχές του έτους.

Παράλληλα, θα δοθεί έμφαση:

- Στην οργάνωση και τη στελέχωση της μονάδας Μάρκετινγκ.
- Στη θέσπιση διαδικασιών για τη δημιουργία βάσης δεδομένων Μάρκετινγκ.
- Στην υλοποίηση δεικτών ποιότητας υπηρεσιών Ομίλου.
- Στο σχεδιασμό επικοινωνιακού προγράμματος.
- Στην υλοποίηση δράσεων για τη βελτίωση της εταιρικής εικόνας του Ο.Α.Σ.Α.

### 3.8 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΚΟΙΝΟΥ

Για το 2005 έχουν προγραμματισθεί οι εξής δράσεις:

- Επικαιροποίηση και επανέκδοση πληροφοριακού υλικού.
- Εκτύπωση ενημερωτικών εντύπων για τη δημιουργία νέων γραμμών, επεκτάσεις ή καταργήσεις γραμμών κ.λ.π.
- Επικαιροποίηση και επανεκτύπωση του εντύπου «Λεωφορεία Αεροδρομίου EXPRESS».
- Εκτύπωση εταιρικών εντύπων για την προώθηση του έργου του Ο.Α.Σ.Α.
- Εκπόνηση μελέτης Ολοκληρωμένου Συστήματος Πληροφόρησης του επιβατικού κοινού.
- Αναβάθμιση της ιστοσελίδας του Ο.Α.Σ.Α.
- Προβολή των Α.Σ. από τα Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας (τηλεόραση, ραδιόφωνο, τύπος).



## 4 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται μία σειρά στοιχείων και διαγραμμάτων που δείχνει την εξέλιξη των βασικών συγκοινωνιακών και οικονομικών μεγεθών την περίοδο 1985-2004.

### 4.1 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ ΕΡΓΟ Ο.Α.Σ.Α.

Στους παρακάτω πίνακες εμφανίζεται η εξέλιξη του προγραμματισμένου και εκτελεσθέντος έργου της Ε.ΘΕ.Λ., των Η.Λ.Π.Α.Π. και του Η.Σ.Α.Π.:

**Πίνακας 1: Συγκοινωνιακό έργο Ε.ΘΕ.Λ. Μέσης Τυπικής Καθημερινής**

	2000	2001	2002	2003	2004
Προγραμματισμένες βάρδιες οδηγών	3.200	3.293	3.300	3.372	3.390
Εργασθέντα ρεπό	235	281	116	206	225
Προγραμματισμένα δρομολόγια	14.600	14.665	14.855	14.938	14.941
Εκτελούμενα δρομολόγια	14.000	13.522	14.202	14.452	14.141
Ποσοστό εκτέλεσης δρομολογίων	95,89%	92,20%	95,60%	96,70%	95,30%
Προγραμματισμένα λεωφορεία					
Πρωϊ	1.520	1.621	1.625	1.650	1.660
Μεσημ.	1.490	1.600	1.600	1.620	1.630

**Πίνακας 2: Συγκοινωνιακό έργο Η.Λ.Π.Α.Π. Μέσης Τυπικής Καθημερινής**

	2000	2001	2002	2003	2004
Προγραμματισμένες βάρδιες οδηγών	628	634	629	612	612
Εργασθέντα ρεπό	27	29	17	18	20
Προγραμματισμένα δρομολόγια	2.477	2.510	2.646	2.386	2.386
Εκτελούμενα δρομολόγια	2.350	2.350	2.409	2.165	2.184
Ποσοστό εκτέλεσης δρομολογίων	0,95	0,9362	0,91	0,907	0,921
Προγραμματισμένα τρόλλεϋ					
Πρωϊ	300	310	295	281	281
Μεσημ.	300	305	292	278	278

**Πίνακας 3: Συγκοινωνιακό έργο Η.Σ.Α.Π. Μέσης Τυπικής Καθημερινής**

	2000	2001	2002	2003	2004
Προγραμματισμένες βάρδιες οδηγών	106	106	106	110	135
Εργασθέντα ρεπό			5	7	20
Προγραμματισμένα δρομολόγια	441	441	441	462	607
Εκτελούμενα δρομολόγια	415	406	410	425	580
Ποσοστό εκτέλεσης δρομολογίων	94,1	92	93	92	95,6
Προγραμματισμένοι συρμοί					
Πρωϊ	29	29	29	30	34
Μεσημ.	28	28	28	28	32

## 4.2 ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ Σ.Α.Σ.

Για την εκτίμηση της επιβατικής κίνησης και χρήσης Τύπων Κομίστρου όλων των μέσων ο Ο.Α.Σ.Α. διενήργησε μετρήσεις κατά την περίοδο Νοεμβρίου – Δεκεμβρίου 2001. Η επεξεργασία και μελέτη των αποτελεσμάτων που έγινε στο 2002 καθόρισε τη μαθηματική σχέση της μηνιαίας και ετήσιας επιβατικής κίνησης. Ο Ο.Α.Σ.Α. σχεδιάζει τη διεξαγωγή νέων ερευνών εντός του 2005 για την επικαιροποίηση των στοιχείων αυτών.

Με βάση αυτή τη σχέση και τους καταγεγραμμένους αριθμούς ακυρώσεων και πωλήσεων εισιτηρίων κάθε χρόνο γίνονται νέες εκτιμήσεις και έτσι για το 2004 προκύπτουν οι κάτωθι πίνακες χρήσης τύπων κομίστρου και επιβατικής κίνησης.

**Πίνακας 4: Ποσοστά Χρήσης Τύπου Κομίστρου**

ΤΥΠΟΣ ΚΟΜΙΣΤΡΟΥ	Ε.ΘΕ.Λ.	Η.Λ.Π.Α.Π.	Η.Σ.Α.Π.	Α.Μ.Ε.Λ.
Εισιτήρια (ακυρώσεις)	44,80%	41,10%	56,20%	43,60%
Μετεπιβιβαζόμενοι με εισιτήριο	-	-	6,30%	18,70%
Κάρτα λεωφορείων - τρόλλεϋ	29,10%	31,30%	-	-
Κάρτα Δικτύου	13,00%	14,90%	23,40%	26,70%
Κάρτα Υπουργείου Υγείας – Πρόνοιας	0,90%	0,80%	0,40%	0,40%
Ελευθέρας	2,50%	2,40%	4,20%	5,50%
Παραβάτες	9,70%	9,50%	9,50%	5,10%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Στον Πίνακα 5 παρουσιάζεται η επιβατική κίνηση (αριθμός επιβιβάσεων) ανά φορέα για τα έτη 2000 έως και 2004. Επισημαίνεται ότι στα μεγέθη δεν συμπεριλαμβάνονται οι μετακινήσεις που έγιναν αποκλειστικά για τους Ολυμπιακούς Αγώνες και οι οποίες ανήλθαν σε 16 εκατ. επιβάτες.

**Πίνακας 5: Επιβατική Κίνηση**

ΦΟΡΕΑΣ	2000	2001	2002	2003	2004
Ε.ΘΕ.Λ.	384.355.241	378.079.151	369.933.621	379.348.411	369.588.509
Η.Λ.Π.Α.Π.	73.303.724	83.572.031	80.214.651	81.062.020	80.220.069
Η.Σ.Α.Π. (Τραίνο)	113.842.895	109.939.839	108.735.879	104.657.710	113.276.878
Η.Σ.Α.Π. (Λεωφ.)	7.291.336	6.487.050	0	0	0
Α.Μ.Ε.Λ.	70.157.873	119.064.876	132.381.800	149.480.909	163.997.739
ΤΡΑΜ					3.284.000
ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ					600.000
ΣΥΝΟΛΟ	648.951.069	697.142.947	691.265.951	714.549.050	730.967.195

## 4.3 ΕΣΟΔΑ ΦΟΡΕΩΝ

### 4.3.1 Πωλήσεις και Έσοδα από Κόμιστρα

Σύμφωνα με τα στοιχεία πωλήσεων της Διεύθυνσης Κομίστρου, για το έτος 2004 προκύπτουν τα εξής:



**Πίνακας 6: Πωλήσεις – Ακυρώσεις 2004**

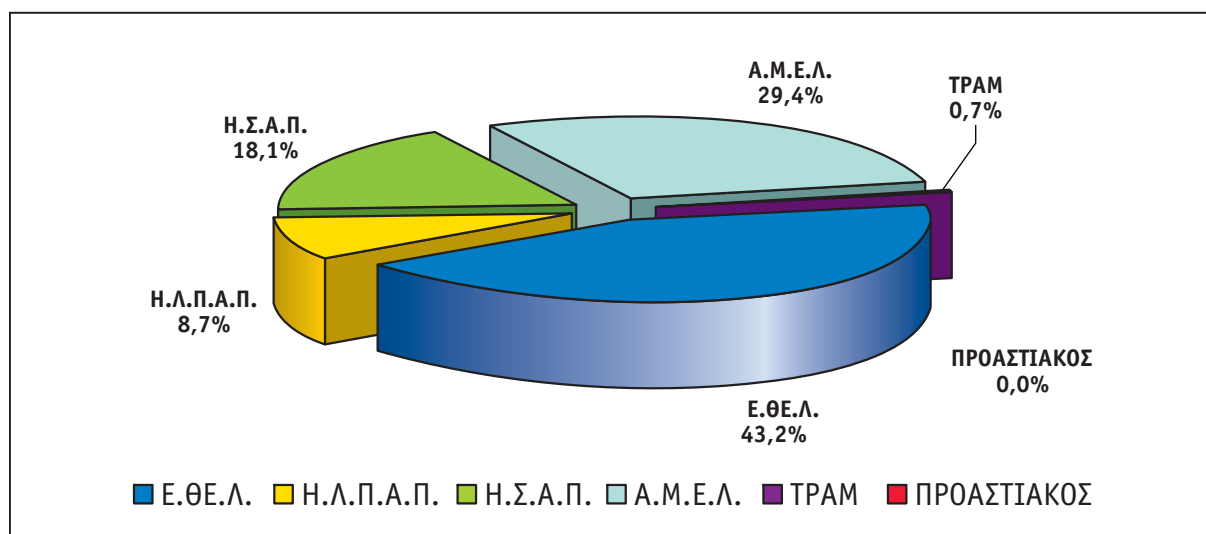
ΚΑΤΗΓΟΡΙΣ	ΤΕΜΑΧΙΑ	ΑΞΙΑ (ΜΕ ΦΠΑ)
Πωλήσεις εισιτηρίων όλων των τύπων	319.036.277	165.972.834
Πωλήσεις μηνιαίων καρτών όλων των τύπων	3.168.232	69.039.930
Πωλήσεις ετησίων καρτών όλων των τύπων	9.620	2.181.599
Εισπράξεις από Υπουργεία*		13.827.132
Συνολική αξία πωλήσεων		251.021.495
Ακυρώσεις φορέων		333.625.661

\*: Υγείας, Δημ. Τάξης, Ναυτιλίας, Άμυνας

**Πίνακας 7: Κατανομή Εισπράξεων από Εισιτήρια και Μηνιαίες Κάρτες (€)**

ΦΟΡΕΑΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	ΚΑΤΑΝΕΜΗΘΕΝ ΠΟΣΟ
Ε.ΘΕ.Λ.	83.609.128	101.557.835
Η.Λ.Π.Α.Π.	33.282.937	20.333.890
Η.Σ.Α.Π.	48.442.628	42.424.610
Α.Μ.Ε.Λ.	68.261.955	69.142.218
ΤΡΑΜ	1.348.683	1.543.749
ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ	67.434	10.463
ΣΥΝΟΛΟ	235.012.765	235.012.765

**Γράφημα 2: Κατανομή (%) Εισπράξεων από Εισιτήρια και Μηνιαίες Κάρτες**



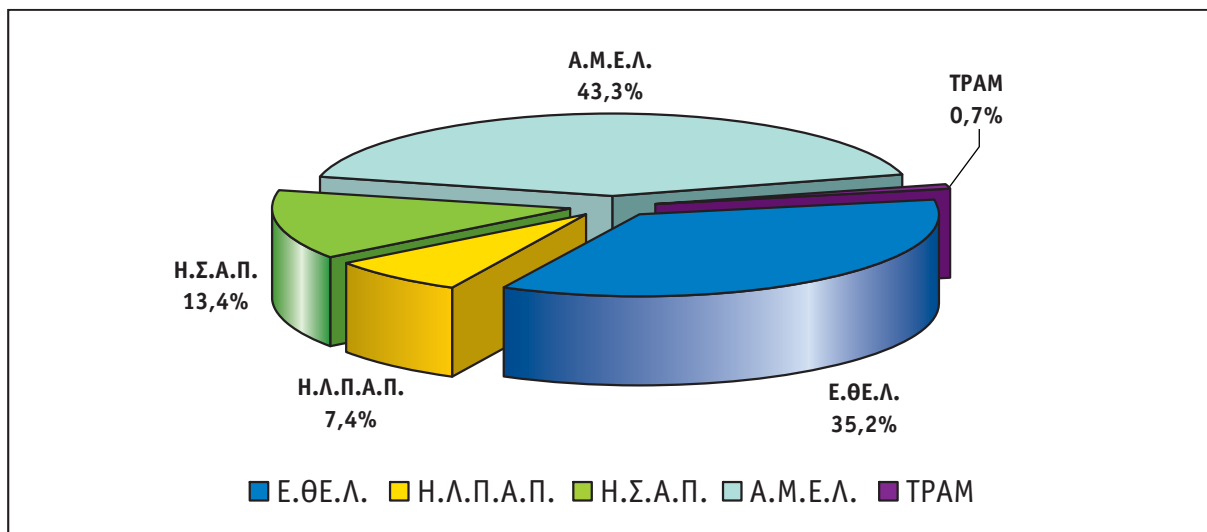
Ο Ο.Α.Σ.Α. έχει συνάψει συμβάσεις παροχής συγκοινωνιακού έργου με τα Υπουργεία που παρέχουν ελεύθερη διακίνηση σε ομάδες πολιτών (Υπ. Υγείας-Πρόνοιας, Εθνικής Αμύνης, Δημοσίας Τάξεως και Εμπορικής Ναυτιλίας). Η κατανομή των εισπραχθέντων ποσών από τις ετήσιες κάρτες και το Ελληνικό Δημόσιο (διάφορα Υπουργεία) φαίνεται στον Πίνακα 8.

**Πίνακας 8: Κατανομή Εισπράξεων από Ετήσιες Κάρτες (€)**

ΦΟΡΕΑΣ	ΕΤΗΣΙΕΣ ΚΑΡΤΕΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟ	ΣΥΝΟΛΟ
Ε.ΘΕ.Λ.	766.853	7.476.951	8.243.804
Η.Λ.Π.Α.Π.	161.955	1.494.942	1.656.897
Η.Σ.Α.Π.	292.043	1.914.954	2.206.998
Α.Μ.Ε.Λ.	945.331	2.868.597	3.813.927
ΤΡΑΜ	15.417	71.687	87.104
ΣΥΝΟΛΟ	2.181.599	13.827.131	16.008.730

Η ποσοστιαία κατανομή των εσόδων ανά φορέα παρουσιάζεται στα παρακάτω γραφήματα:

**Γράφημα 3: Κατανομή (%) Εισπράξεων από Ετήσιες Κάρτες - 2004**



Τα έσοδα από κόμιστρα παρουσίασαν αύξηση 7,07% έναντι του προηγούμενου έτους. Η μεταβολή αυτή οφείλεται στην Α.Μ.Ε.Λ. (14,79%), κυρίως λόγω της λειτουργίας 4 νέων σταθμών, την επέκταση της γραμμής μέχρι το αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος» και την πλήρη λειτουργία του σταθμού «Μοναστηράκι».

Η Ε.ΘΕ.Λ. παρουσιάζει οριακή αύξηση εσόδων από κόμιστρα (0,94 %) σε σχέση με το 2003, όπως και τα Η.Λ.Π.Α.Π. (0,30%), ενώ αντίθετα οι Η.Σ.Α.Π. εμφανίζουν σημαντική αύξηση εσόδων από κόμιστρα (8,90%) λόγω της ολοκλήρωσης των έργων ανάπλασης των σταθμών αλλά και της συνέργειας με το δίκτυο του Μετρό

ΤΡΑΜ και Προαστιακός, που ξεκίνησαν τη λειτουργία τους το καλοκαίρι του 2004, εμφανίζουν έσοδα από κόμιστρα 1.513.000 € και 907.000 € αντίστοιχα.

Τα έσοδα του Σ.Α.Σ. από κόμιστρα καλύπτουν το 84,61% των συνολικών εσόδων. Ειδικότερα για την Ε.ΘΕ.Λ. το ποσοστό ανέρχεται σε 89,03 %, για τους Η.Σ.Α.Π. σε 71,17%, για τους Η.Λ.Π.Α.Π. σε 84,76%, για την Α.Μ.Ε.Λ. σε 88,40% και για την ΤΡΑΜ σε 59,75%.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι τιμές κομίστρων συνεχίζουν να είναι χαμηλά σε σχέση με τα προσήκοντα, βάσει του ετήσιου δείκτη πληθωρισμού. Από το 2000 τα επίπεδα των κομίστρων παραμένουν σταθερά με αποτέλεσμα η μέση τιμή του εισιτηρίου (0,575€) να υπολείπεται της προσήκουσας κατά 0,175 € το 2004.

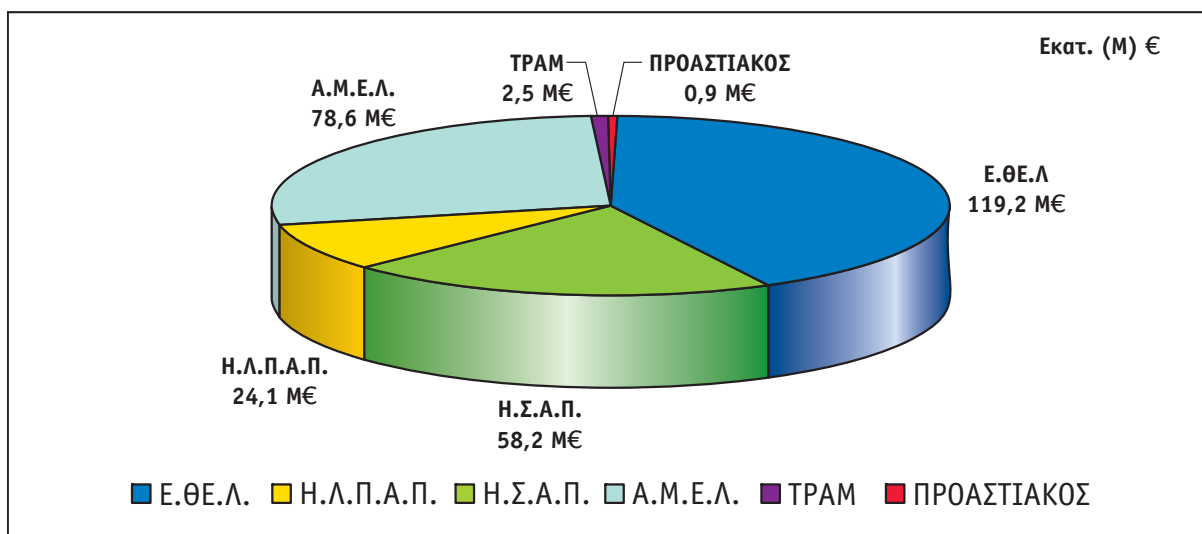


### 4.3.2 Συνολικά Έσοδα

Τα συνολικά έσοδα του ΣΑΣ (κόμιστρο, λοιπά έσοδα, τόκοι) μειώθηκαν κατά 0,49 % σε σχέση με το 2003 και σε 1,69% εάν εξαιρεθούν τα έσοδα της TRAM και της Προαστιακός.

Με εξαίρεση την Α.Μ.Ε.Λ., που παρουσιάζει αύξηση των συνολικών της εσόδων κατά 20,23% σε σχέση με το 2003, οι άλλοι φορείς του Συστήματος εμφανίζουν σημαντική μείωση. Τα Η.Λ.Π.Α.Π. εμφανίζουν τη μεγαλύτερη πτώση (23,90%) ενώ οι Η.Σ.Α.Π. εμφανίζουν μείωση της τάξης του 12,51%. Στο διάγραμμα που ακολουθεί εμφανίζεται η συμμετοχή των φορέων στα συνολικά έσοδα μετά την κατανομή των εισπράξεων.

**Γράφημα 4: Συμμετοχή φορέων στα συνολικά έσοδα του Σ.Α.Σ.**



## 4.4 ΕΙΣΟΔΑ ΦΟΡΕΩΝ

Τα συνολικά λειτουργικά έξοδα του Σ.Α.Σ. (Ε.ΘΕ.Λ., Η.Σ.Α.Π., Η.Λ.Π.Α.Π., Α.Μ.Ε.Λ., TRAM και Προαστιακός) παρουσίασαν αύξηση κατά 23,20% έναντι του 2003, ενώ τα συνολικά έξοδα εκμετάλλευσης αυξήθηκαν κατά 17,09 %.

Η Ε.ΘΕ.Λ. κατά το 2004 αύξησε τα λειτουργικά της έξοδα κατά 13,65% σε σχέση με το 2003, γεγονός που οφείλεται κυρίως στην επιβάρυνση των δαπανών λόγω της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων. Το συνολικό ύψος των Ολυμπιακών δαπανών ανήλθε σε 20.631.000€, ποσοστό 6% επί του συνόλου των λειτουργικών δαπανών της εταιρείας.

Η αύξηση των λειτουργικών εξόδων των Η.Λ.Π.Α.Π. κατά 13,61% σε σχέση με το 2003 οφείλεται κυρίως στην αύξηση των αμοιβών προσωπικού (15,46% σε σχέση με την προηγούμενη χρήση) και των παροχών τρίτων (11,63%).

Οι Η.Σ.Α.Π. παρουσίασαν μεγάλη αύξηση λειτουργικών εξόδων (33,94%) σε σχέση με το 2003. Οι αμοιβές και τα έξοδα προσωπικού (25,88%) και οι αμοιβές τρίτων (55,70%) αυξήθηκαν λόγω των νέων προσλήψεων και της υπεραπασχόλησης κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων αλλά και από παρεχόμενες υπηρεσίες τεχνικής υποστήριξης. Τέλος, οι παροχές τρίτων που περιλαμβάνουν δαπάνες για καθαριότητα κτιρίων και σταθμών και για διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου των νέων σταθμών αυξήθηκαν κατά 160,52%.

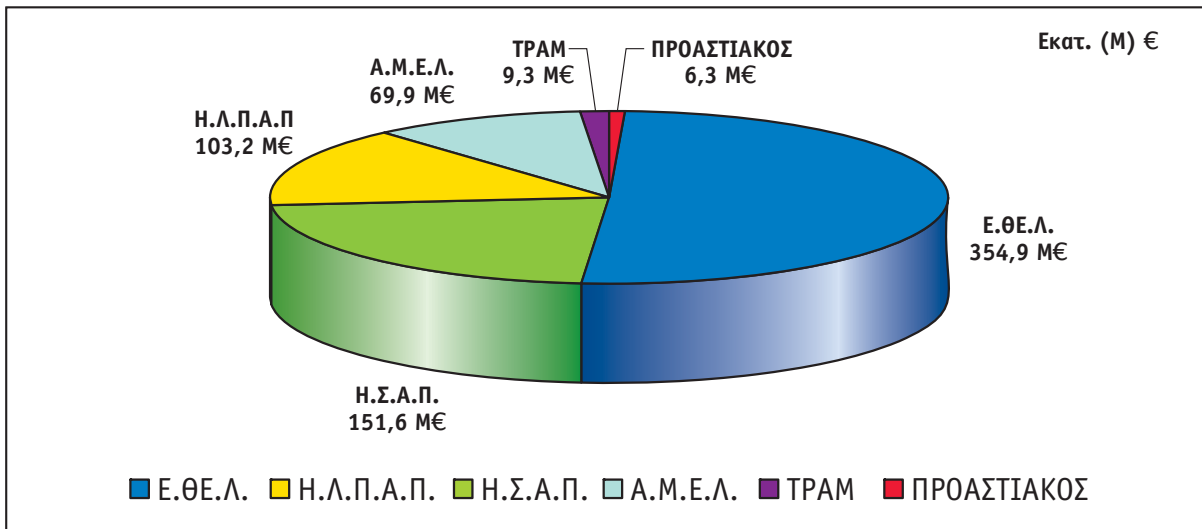
Τέλος, η Α.Μ.Ε.Λ. παρουσίασε μεταβολή κατά 46,84% που οφείλεται στην αύξηση του προσωπικού, στις αυξημένες δαπάνες μισθοδοσίας για τις δοκιμές και την έναρξη λειτουργίας των τριών επεκτάσεων και των 21 νέων συρμών, τη σύνδεση με το αεροδρόμιο και τους Ολυμπιακούς Αγώνες.



Τα συνολικά λειτουργικά έξοδα των εταιρειών ΤΡΑΜ και Προαστιακός το 2004 ανήλθαν σε 8.691.000 € και 3.047.000 € αντίστοιχα.

Η συμμετοχή των φορέων στα συνολικά έξοδα του Συστήματος παρουσιάζεται στο παρακάτω γράφημα

**Γράφημα 5: Συμμετοχή των φορέων στα συνολικά έξοδα του Σ.Α.Σ.**



## 4.5 ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΦΟΡΕΩΝ

Τα επενδυτικά έργα που υλοποιούνται αποσκοπούν στην επέκταση, βελτίωση και εκσυγχρονισμό του συγκοινωνιακού δικτύου, των αμαξοστασίων και λοιπών εγκαταστάσεων, την προμήθεια του τροχαίου υλικού και γενικά στην αναβάθμιση του παρεχόμενου έργου προς το επιβατικό κοινό. Για το έτος 2004 οι συνολικές επενδύσεις του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α. και της Α.Μ.Ε.Λ. που πραγματοποιήθηκαν ανήλθαν σε 236.569.000 €. Οι επενδύσεις της Προαστιακός αφορούν κυρίως στην κατασκευή του δικτύου και δεν παρουσιάζονται στην έκθεση αυτή. Στη συνέχεια παρουσιάζονται αναλυτικά τα κυριότερα έργα για κάθε επιχείρηση.

### 4.5.1 Ε.Θ.Ε.Λ.

Στο τέλος του 2004 το ποσό που απορροφήθηκε σε επενδύσεις ανήλθε σε 54.405.000 €, δηλ. στο 95% του συνολικού αναθεωρηθέντος προϋπολογισμού του 2004.

Η υψηλή απορρόφηση του προγράμματος οφείλεται κυρίως στην ολοκλήρωση της προμήθειας των 283 νέων σύγχρονων λεωφορείων, για τα οποία δαπανήθηκαν 53.226.000 € εντός του 2004. Το έργο, που αποτελεί μέρος του μεγάλου έργου της προμήθειας των νέων λεωφορείων, έχει ενταχθεί μαζί με την κατασκευή δύο νέων αμαξοστασίων στο Ε.Π. ΣΑΑΣ και παρουσιάζεται αναλυτικά στο κεφάλαιο 4.6.1.

Τα υπόλοιπα έργα του επενδυτικού προγράμματος της Ε.Θ.Ε.Λ. και η αντίστοιχη απορρόφηση κονδυλίων είναι:

- Έργα ανακαίνισης των κτιριακών εγκαταστάσεων (155.000 €).
- Υλικό θέσης που αφορά εκδοτήρια, καντίνες, σταθμαρχεία και στέγαστρα (225.000 €).
- Μηχανολογικός εξοπλισμός (370.000 €).
- Αγορά δύο βοηθητικών οχημάτων (47.000 €).
- Έπιπλα και μηχανογραφικός εξοπλισμός (134.000 €).
- Προμήθεια λογισμικού (49.000 €).
- Διάφορες μελέτες (199.000 €).

Οι επενδύσεις του 2005 αναμένεται να ανέλθουν στα 64.804.000 € εκ των οποίων τα 44.282.000 €, ήτοι



το 68% αποτελούν τα έργα της προμήθειας των νέων λεωφορείων και του Συστήματος Τηλεματικής, τα οποία έχουν ενταχθεί και χρηματοδοτούνται από τα Ε.Π. «ΣΑΑΣ» και «ΚτΠ» του Γ' ΚΠΣ.

Συγκεκριμένα οι επενδύσεις αφορούν:

- Την κατασκευή αμαξοστασίου στην Ανθούσα, την ανακαίνιση και αναμόρφωση των υφιστάμενων αμαξοστασίων συνολικού προϋπολογισμού 3.580.000 €.
- Την προμήθεια μηχανημάτων και μηχανολογικού εξοπλισμού, την επισκευαστική βάση και τα κεντρικά γραφεία προϋπολογισμού 906.000 €.

- Την υλοποίηση του νέου Συστήματος Αυτόματης Συλλογής Κομίστρου.
- Την υλοποίηση του έργου της τηλεματικής, προϋπολογισμού 15.000.000 €.
- Την ολοκλήρωση της προμήθειας των 121 τυπικών αστικών λεωφορείων φυσικού αερίου (CNG) καθώς και τη διεξαγωγή των διαγωνισμών για την προμήθεια 520 νέων λεωφορείων.
- Για έπιπλα, μηχανογραφικό και λοιπό εξοπλισμό και διάφορα προγράμματα προβλέπεται ποσό 3.693.000 €.
- Τέλος, για διάφορες μελέτες που αφορούν κυρίως τις δράσεις που προβλέπονται από το Επιχειρησιακό Σχέδιο εκτιμάται ποσό 5.248.000 €.

#### 4.5.2 Η.Σ.Α.Π.

Οι επενδυτικές δαπάνες των Η.Σ.Α.Π. ανήλθαν στο ποσό των 108.366.820 € που αντιστοιχεί στο 84% του συνολικού αναθεωρηθέντος προϋπολογισμού του 2004 και αφορούν:

- Έργα επέκτασης, βελτίωσης εγκαταστάσεων κτιρίων και σταθμών (43.471.000 €).
- Μηχανολογικός εξοπλισμός, κυρίως για τους σταθμούς στους οποίους έγιναν τα έργα ανάπλασης (14.079.000 €).
- Παραλαβή 12 οχημάτων Σιδηροδρόμου (4 ημι-συρμοί) στα πλαίσια Προγραμματικής Συμφωνίας κατασκευής και προμήθειας 120 οχημάτων Σιδ/μου.
- Μετασκευή 17 ημι-συρμών και προμήθεια νέου συστήματος σηματοδότησης.
- Δαπάνες για έπιπλα, ηλεκτρονικούς υπολογιστές, ηλεκτρονικά συγκροτήματα και λοιπό εξοπλισμό (7.698.000 €).
- Έργα βελτίωσης και κατασκευής εγκαταστάσεων και επιδομής της Γραμμής.
- Μελέτες και λοιπές προμήθειες (λογισμικά προγράμματα κ.τ.λ. - 2.201.000 €).

Για το 2005 ο Η.Σ.Α.Π. προβλέπεται να απορροφήσει το ποσό των 60.516.700 €, ποσό που είναι μειωμένο σε σχέση με το 2004, διότι η πλειοψηφία των έργων του ολοκληρώθηκε στο 2004.

Συγκεκριμένα, οι επενδύσεις αφορούν:

- Ανανέωση σιδηροτροχιάς, γραμμολογίας και ηλεκτροδότησης δικτύου (25.299.000 €).
- Επενδύσεις μηχανολογικού εξοπλισμού και εργαλείων (2.562.000 €).
- Βελτίωση εγκαταστάσεων των σταθμών (3.660.000 €).
- Προμήθειες και διασκευές των οχημάτων (13.664.000 €).
- Ολοκλήρωση των συστημάτων του Κέντρου Ελέγχου Λειτουργίας (4.610.000 €).
- Προμήθεια και εγκατάσταση του Αυτόματου Συστήματος Συλλογής Κομίστρου (8.883.000 €).
- Λοιπές εργασίες – κατασκευές - προμήθειες (προβλέπεται ποσό 5.000.000 €).

### 4.5.3 Η.Λ.Π.Α.Π.

Στα Η.Λ.Π.Α.Π. το ποσό που απορροφήθηκε το 2004 για επενδυτικούς σκοπούς ανήλθε σε 67.221.511 €, ποσό που υπερκάλυψε τον αναθεωρηθέντα προϋπολογισμό των 64.004.771 €, αποτέλεσμα που αποδίδεται στην προμήθεια του τροχαίου υλικού δηλ. των 91 διαξονικών και 51 αρθρωτών νέων τρόλλεϋ. Από τις υπόλοιπες δαπάνες αναφέρονται:

- Απαλλοτριώσεις για το αμαξοστάσιο του Ρουφ (329.000 €).
- Επισκευές κτιρίων και ηλεκτρολογικές μελέτες (332.000 €).
- Δαπάνες μηχανημάτων, τεχνικών εγκαταστάσεων και λοιπού μηχανολογικού εξοπλισμού (1.556.000 €).
- Έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός (590.000 €).

Για το 2005 ο Η.Λ.Π.Α.Π. προβλέπεται να απορροφήσει το ποσό των € 32.474.000, κυρίως για την κατασκευή του νέου αμαξοστασίου του Ρούφ.

Αναλυτικότερα οι επενδύσεις αφορούν:

- Το Δίκτυο Κυκλοφορίας με την ολοκλήρωση της κατασκευής της νέας γραμμής «Τζιτζιφιές – Χαλάνδρι» και την επέκταση των τριών γραμμών Χαλανδρίου μέχρι τον σταθμό του Μετρό της Δουκίσσης Πλακεντίας (2.800.000 €).
- Το έργο της κατασκευής του κτιριακού συγκροτήματος αμαξοστασίου των τρόλλεϋ στην περιοχή του Ρούφ, το οποίο έχει ενταχθεί στο Ε.Π. «Σ.Α.Α.Σ.» του Γ' Κ.Π.Σ., (17.000.000 €).
- Τον εκσυγχρονισμό των αμαξοστασίων της πλατείας Αττικής και της Νέας Φιλαδέλφειας καθώς και την προμήθεια και εγκατάσταση ενός σύγχρονου βαφείου (5.450.000 €).
- Το έργο της Τηλεματικής που έχει ενταχθεί στο Ε.Π. «Κοινωνία της Πληροφορίας» του Γ' Κ.Π.Σ. και για το οποίο προβλέπεται να δαπανηθούν 1.700.000 €.
- Το Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα Επιχειρησιακών Πόρων (1.000.000 €).
- Την Προμήθεια ενός νέου Συστήματος Κομίστρου (3.500.000 €).
- Την εκπόνηση διαφόρων μελετών (664.000 €).
- Την αντικατάσταση των σταθμαρχείων και εκδοτηρίων (100.000 €).

### 4.5.4 Α.Μ.Ε.Λ.

Το 2004 για κτίρια και τεχνικά έργα απορροφήθηκαν 694.000 €, για μηχανήματα και μηχανολογικό εξοπλισμό δαπανήθηκαν 798.000 €, για μεταφορικά μέσα 73.000 € ενώ για έπιπλα και λοιπό εξοπλισμό 2.503.000 €.

Για τις επενδύσεις του 2005 προβλέπονται κονδύλια ύψους 9.500.000 €.

### 4.5.5 TRAM

Οι επενδύσεις της Τραμ για το 2004 ανήλθαν στο ποσό των 151.255.000 €, το οποίο περιλαμβάνει ως επί το πλείστον τις δαπάνες κατασκευής του έργου, και ως εκ τούτου, δεν περιλαμβάνεται στις συνολικές επενδύσεις του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α.

Για τις επενδύσεις του 2005 προβλέπονται κονδύλια ύψους 17.000.000 €.

## 4.6 ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΑ ΕΡΓΑ Γ' Κ.Π.Σ. (2000-2006)

### 4.6.1 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Σ.Α.Α.Σ.»

Τον Απρίλιο του 2001 εγκρίθηκε με Απόφαση της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες», το οποίο ανήκει στα τομειακά προγράμματα του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης για την προγραμματική περίοδο 2000 - 2006. Ο Άξονας των Αστικών Συγκοινωνιών αποτελείται από τρία Μέτρα:



1. Εκσυγχρονισμός και εφαρμογή των Επιχειρησιακών Σχεδίων Ομίλου Ο.Α.Σ.Α.
2. Εκσυγχρονισμός Η.Σ.Α.Π.
3. Ανάπτυξη ΤΡΑΜ

Ο Ο.Α.Σ.Α. και οι θυγατρικές του εταιρείες υλοποιούν τα έργα που ανήκουν στα δύο πρώτα Μέτρα των οποίων ο συνολικός προϋπολογισμός είναι 441.500.000 € και τα οποία συγχρηματοδοτούνται κατά 50% από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (Ε.Τ.Π.Α.). Οι πρώτες αντλήσεις ξεκίνησαν το 2002 και μέχρι σήμερα ανέρχονται συνολικά σε 182.323.683 €. Τα έργα που περιλαμβάνονται είναι συνοπτικά τα ακόλουθα:

#### **4.6.1.1 Εκσυγχρονισμός και εφαρμογή Επιχειρησιακών Σχεδίων Ομίλου Ο.Α.Σ.Α.**

- **Μελέτη Ανάπτυξης Συστήματος Μέσων Μαζικής Μεταφοράς**  
Αντικείμενο της μελέτης αποτελεί η δημιουργία του Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης του Συστήματος Μεταφορών της Αττικής για την επόμενη εικοσαετία. Το έργο είναι προϋπολογισμού 3,1 εκατ. € και βρίσκεται στη φάση διαγωνισμού. Λόγω των αναμενόμενων αλλαγών του πλαισίου λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Α. και του Σ.Α.Σ. και προκειμένου η μελέτη να επανεκταχθεί στο νέο πρόγραμμα αναπτυξιακών δράσεων, επανεξετάζεται το χρονοδιάγραμμα και (εν μέρει) το αντικείμενό της.
- **Μελέτες για την Αναβάθμιση της Συγκοινωνιακής Εξυπηρέτησης του Ν. Αττικής με χρήση Μέσων Σταθερής Τροχιάς**  
Πρόκειται για μια σειρά μελετών που αφορούν τη σκοπιμότητα της ανάπτυξης του Δικτύου των Μέσων Σταθερής Τροχιάς στην Αττική. Το έργο είναι προϋπολογισμού 500.000 Ευρώ.
- **Πρόσληψη Συμβούλου για την Εφαρμογή και Παρακολούθηση των έργων του Γ' Κ.Π.Σ. και των Επιχειρησιακών Σχεδίων του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α.**  
Το Φεβρουάριο του 2004 υπογράφηκε η σύμβαση του έργου με την Ένωση Εταιρειών PLANNING A.E. – ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ A.E. – RMS mbh αντί συνολικού τιμήματος 1.761.000 €. Το έργο αναλύεται σε επιμέρους πακέτα εργασίας και πρόκειται να εκτελεσθεί σταδιακά εντός τριετίας.
- **Επιχειρησιακά Σχέδια των Ε.Φ.Σ.Ε.**  
Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι του εγκεκριμένου Στρατηγικού Σχεδίου για το σύστημα Αστικών Συγκοινωνιών, κρίθηκε απαραίτητη η κατάρτιση των Επιχειρησιακών Σχεδίων των Ε.Θ.Ε.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π. και Η.Σ.Α.Π. στα οποία περιλαμβάνονται οι επιμέρους δράσεις κατά τομέα δραστηριότητας.  
Τα Επιχειρησιακά Σχέδια των φορέων έχουν ολοκληρωθεί από το 2002 και στην παρούσα φάση γίνεται η επικαιροποίησή τους για την περίοδο 2005 – 2007 σύμφωνα με τις οδηγίες του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών.
- **Ανανέωση στόλου Ε.Θ.Ε.Λ.**  
Πρόκειται για την προμήθεια 604 νέων λεωφορείων, εκ των οποίων τα 483 (283 τυπικά λεωφορεία, 100 midi και 100 αρθρωτά) εφαρμόζουν τις πλέον σύγχρονες προδιαγραφές EURO III, ενώ τα υπόλοιπα 121 είναι εφοδιασμένα με κινητήρες φυσικού αερίου (CNG), οι οποίοι είναι οι πλέον φιλικό προς το περιβάλλον. Τα 604 νέα οχήματα, σύγχρονης τεχνολογίας, πρόκειται να αντικαταστήσουν ένα αριθμό παλαιών λεωφορείων και να καλύψουν ένα μέρος της πλεονάζουσας ζήτησης.  
Ο διαγωνισμός για τα 283 τυπικά λεωφορεία έχει ήδη ολοκληρωθεί με την παραλαβή των οχημάτων εντός του 2004. Οι διαγωνισμοί προμήθειας των 100 (18 μετρων) αρθρωτών λεωφορείων και των 100 midi ακυρώθηκαν διότι οι προσφορές κρίθηκαν ασύμφωρες από οικονομικής πλευράς. Ο διαγωνισμός πρόκειται να επαναληφθεί εντός του 2005.  
Παράλληλα, έχει ζητηθεί η ένταξη στο πρόγραμμα Σ.Α.Α.Σ. της προμήθειας 50 ακόμη λεωφορείων midi και 270 τυπικών λεωφορείων με προδιαγραφές EURO IV. Η προμήθεια των 320 οχημάτων αυτών θα πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο του παραπάνω διαγωνισμού εντός του 2005.

- **Ανανέωση στόλου Η.Λ.Π.Α.Π.**

Το 2002 υπογράφηκε σύμβαση με την ΕΛΒΟ ΑΒΕ για την προμήθεια 51 αρθρωτών ηλεκτροκίνητων λεωφορείων ύψους 31.000.000 €. Τα οχήματα αυτά διαθέτουν δυνατότητα αυτοκίνησης έως 50 χλμ. (ακόμα και με διακοπή ρεύματος), βασίζονται σε εξελιγμένη τεχνολογία και έχουν βελτιωμένη αισθητική. Με το έργο αυτό έγινε δυνατή η απόσυρση όλων των παλαιών οχημάτων και η κάλυψη των πρόσθετων αναγκών που δημιουργήθηκαν λόγω της επέκτασης του δικτύου. Η προμήθεια των 51 νέων τρόλλεϋ ολοκληρώθηκε στο 2004.



- **«Θριάσιο Α/Σ» και Η/Μ εξοπλισμός**

Πρόκειται για την κατασκευή ενός νέου αμαξοστασίου σε οικόπεδο 120 στρεμμάτων στην περιοχή των Άνω Λιοσίων. Η Ε.ΘΕ.Λ. ολοκληρώνει όλες τις απαιτούμενες ενέργειες (έγκριση του τοπικού ρυμοτομικού και των όρων δόμησης κ.λ.π.) που προηγούνται της κατασκευής του αμαξοστασίου.

- **Νέο Αμαξοστάσιο στην Ανθούσα και Η/Μ εξοπλισμός**

Πρόκειται για την κατασκευή του Α/Σ σε ιδιόκτητο χώρο της Ε.ΘΕ.Λ. Κατά την παρούσα περίοδο αναμένεται η έγκριση της προκήρυξης για την προμελέτη.

- **Αμαξοστάσιο Η.Λ.Π.Α.Π. στο Ρουφ**

Προβλέπεται να ανεγερθεί στην περιοχή Ρουφ. Το έργο είναι προϋπολογισμού 30.000.000 € και ο διαγωνισμός για την κατασκευή του προκηρύχθηκε για τις 21 Ιουλίου 2005.

#### **4.6.1.2 Εκσυγχρονισμός Η.Σ.Α.Π.**

- **Εκσυγχρονισμός του Κέντρου Ελέγχου Λειτουργίας**

Αποτελεί το κέντρο διαχείρισης των λειτουργικών συστημάτων των εγκατεστημένων στους Σταθμούς, Αμαξοστάσια και στο δίκτυο των Η.Σ.Α.Π. Τα συστήματα που εντάσσονται στο Ε.Π. «ΣΑΑΣ» είναι το Σύστημα Παρακολούθησης και Ρύθμισης της Κυκλοφορίας των Συρμών (ATS) και το Σύστημα Ελέγχου και Τηλεχειρισμού των Ηλεκτρομηχανολογικών Εγκαταστάσεων των Σταθμών και του Δικτύου (SCADA). Το έργο είναι συνολικού προϋπολογισμού 4.900.000 € και στην παρούσα φάση έχουν ολοκληρωθεί οι τεχνικές προδιαγραφές του έργου.

- **Αναβάθμιση των Σταθμών**

Το έργο αφορά στην αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση των 22 Σταθμών και την ένταξή τους στο πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό. Τα έργα ανάπλασης περιλαμβάνουν κυρίως την ανακατασκευή των αποβαθρών, την κατασκευή νέων θερμομονωμένων στεγάστρων σε όλο το μήκος των σταθμών, τη δημιουργία εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση των Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες (ΑΜΕΑ), την κατασκευή υπογείων διαβάσεων ή πεζογεφυρών, τη δημιουργία χώρων πολιτιστικής και εμπορικής χρήσης και τη βελτίωση της διαδικασίας ελέγχου των κομίστρων.

Το έργο ολοκληρώθηκε στο 2004 και το κόστος του ανήλθε στα 86.500.000 €.

- **Αναβάθμιση Γραμμής 1**

Περιλαμβάνει την αναβάθμιση του επιφανειακού δικτύου των Η.Σ.Α.Π., την ενίσχυση των σπράγγων και την εφαρμογή σταθερής επιδομής. Το έργο είναι προϋπολογισμού 102.000.000 €.



#### 4.6.2 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Κοινωνία της Πληροφορίας»

Στο Ε.Π. «ΚτΠ» έχουν ενταχθεί μέχρι σήμερα τα ακόλουθα τρία έργα:

- Τηλεματική Εποπτεία Στόλου Ε.ΘΕ.Λ.

Το έργο αφορά στην προμήθεια και εγκατάσταση εξειδικευμένου ραδιοϋλικού και λογισμικού και ειδικού εξοπλισμού σε τηλεματικά οχήματα και ευφυείς στάσεις, σε Κέντρα Ελέγχου/ Εποπτείας/ Διαχείρισης του συστήματος καθώς και σε όλες τις εμπλεκόμενες Μονάδες. Είναι προϋπολογισμού 19.900.000 € και βρίσκεται στη φάση του διαγωνισμού.

- Τηλεματική Εποπτεία Στόλου Η.Λ.Π.Α.Π.

Το έργο αφορά στην προμήθεια και εγκατάσταση ραδιοϋλικού, υπολογιστών και λογισμικού. Ο διαγωνισμός του έργου, του οποίου ο προϋπολογισμός είναι 5.900.000 €, πραγματοποιήθηκε στο τέλος του 2003 αλλά κηρύχθηκε άγονος λόγω του ότι απορρίφθηκαν στο σύνολό τους οι τεχνικές προσφορές των εταιρειών που συμμετείχαν.

- Προστασία και Ασφάλεια Αμαξοστασιών και Σταθμών Η.Σ.Α.Π.

Το έργο αφορά στην προμήθεια και εγκατάσταση συστήματος για την ασφάλεια και την προστασία των σταθμών και των Α/Σ,. Το έργο ολοκληρώθηκε στο 2005 και το κόστος του ανήλθε σε 2.600.000 €.

Τέλος, αναφέρεται ότι το έργο της τηλεματικής των 295 λεωφορειών συμπιεσμένου φυσικού αερίου που χρηματοδοτήθηκε από το Β' ΚΠΣ, παρουσίασε προβλήματα στη λειτουργία του. Η ανάδοχος εταιρεία SIEMENS A.E., λόγω οικονομικών και νομικών διαφορών με τον Οργανισμό, διέκοψε την τεχνική υποστήριξη της εφαρμογής με αποτέλεσμα την κατάρρευση ορισμένων υποσυστημάτων, κυρίως της μεταφοράς δεδομένων. Ο Ο.Α.Σ.Α. εξετάζει την επίλυση του προβλήματος και την επαναλειτουργία της τηλεματικής όλων των λεωφορειών φυσικού αερίου.

#### 4.7 ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ

Η επιδότηση του Τακτικού Προϋπολογισμού το 2004 αυξήθηκε μόνο κατά 0,41% έναντι του προηγούμενου έτους και η συμμετοχή του κάθε φορέα ήταν η εξής:

Ε.ΘΕ.Λ.	<b>0,6049</b>	Η.Λ.Π.Α.Π.	<b>0,2058</b>
Η.Σ.Α.Π.	<b>0,1646</b>	Α.Μ.Ε.Λ.	<b>0,0247</b>

#### 4.8 ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ - ΜΕΤΟΧΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Το όριο δανεισμού για το 2004 που καθορίστηκε από το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών ήταν, σύμφωνα με τον εγκεκριμένο προϋπολογισμό, ύψους 320.000.000 €. Λόγω των επιπλέον εξόδων από τους Ολυμπιακούς Αγώνες, το παραπάνω ποσό αυξήθηκε κατά 20.000.000 € και ανήλθε συνολικά στο ποσό των 340.000.000 €.

Ειδικότερα συνολογήθηκαν δύο (2) Ομολογιακά δάνεια ύψους 160.000.000 € και 180.000.000 € με την τράπεζα ABN AMRO Bank N.V. Από το ποσό αυτό τα 296.330.000 € χρησιμοποιήθηκαν για την κάλυψη λειτουργικών και επενδυτικών αναγκών και τα υπόλοιπα 43.670.000 € για την αποπληρωμή δανειακών υποχρεώσεων σε δολάρια.

Σύμφωνα με τον Ν. 2669/98 έγινε η έκτακτη αύξηση κεφαλαίου του Ο.Α.Σ.Α. υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου, ποσού 185.127.402 € (βεβαιωμένες οφειλές από δανειακές υποχρεώσεις ύψους 155.863.121,15 € και επιδοτήσεις από το Π.Δ.Ε. του έτους 2003 ύψους 29.264.280,85 €).

**Πίνακας 9: Παραλαβές Νέων Οχημάτων (1998-2004)**

ΕΤΗ	Ε.ΘΕ.Λ. (Λεωφορεία)	Η.Λ.Π.Α.Π. (Τρόλλεϋ)	Η.Σ.Α.Π. (Βαγόνια)	Α.Μ.Ε.Λ. (Βαγόνια)	ΤΡΑΜ (Βαγόνια)	ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ (Μονάδες)
1998	37					
1999	304	48				
2000	234	133				
2001	470*	43	45	168		
2002			21			
2003		19	42			
2004	283	123	12	126	35	14
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>1328</b>	<b>366</b>	<b>120</b>	<b>294</b>	<b>35</b>	<b>14</b>

\* Θερμικά: 175, Φυσικού αερίου: 295

**Πίνακας 10: Στόλος Οχημάτων ανά Φορέα**

ΕΤΗ	Ε.Α.Σ. /Ε.ΘΕ.Λ.		Η.Σ.Α.Π.		Η.Λ.Π.Α.Π.		Α.Μ.Ε.Λ. (Βαγόνια)	ΤΡΑΜ (Βαγόνια)	ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ (Μονάδες)
	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑ	ΜΙΣΘΩΜΕΝΑ	ΒΑΓΟΝΙΑ	ΘΕΡΜΙΚΑ ΛΕΩΦ.	ΤΡΟΛΛΕΥ	ΘΕΡΜΙΚΑ ΛΕΩΦ.			
1985	1.767	67	199	85	412	8			
1986	1.767		199	84	412	8			
1987	1.767		199	81	412	8			
1988	1.767		199	81	412	8			
1989	1.767		199	73	413	8			
1990	1.767		199	63	463	8			
1991	1.800		199	63	353				
1992	1.800		193	63	403				
1993	1.850		187	64	357				
1994	1.800		187	64	357				
1995	1.782		208	64	357				
1996	1.782		223	60	357				
1997	1.782		216	60	357				
1998	1.851		213	60	351				
1999	1.798		213	45	378				
2000	1.830		217	45	422				
2001	1.852		256	37	403		168		
2002	1.841		237		403		168		
2003	1.839		231		359		168		
2004	2.001		243		372		294	35	14



**Πίνακας 11: Δύναμη Προσωπικού ανά Φορέα**

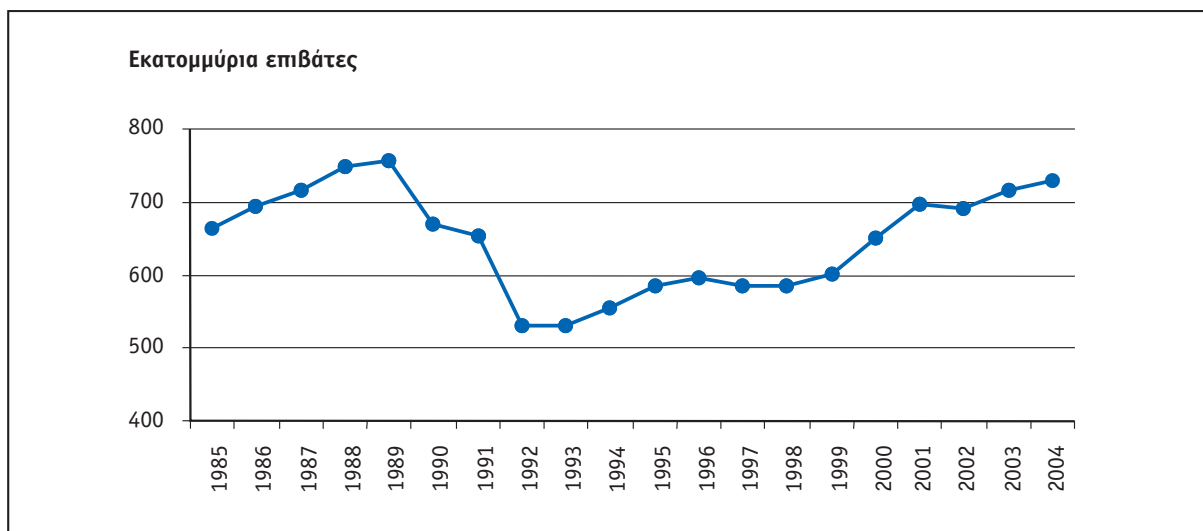
ΕΤΗ	Ε.Α.Σ./Ε.ΘΕ.Λ.	Η.Σ.Α.Π.	ΗΛ.Π.Α.Π.	Α.Μ.Ε.Λ.	ΤΡΑΜ	ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ	Ο.Α.Σ.Α.	ΣΥΝΟΛΟ
1980	9.668	1.613	1.533				91	12.905
1981	9.780	1.648	1.553				104	13.085
1982	9.760	1.732	1.769				97	13.358
1983	10.081	1.830	1.987				111	14.009
1984	10.099	1.797	2.102				114	14.112
1985	10.305	1.767	2.224				123	14.419
1986	9.908	1.893	2.271				123	14.195
1987	9.521	1.853	2.295				118	13.787
1988	9.458	1.786	2.355				121	13.720
1989	9.578	1.854	2.236				117	13.785
1990	8.796	1.679	2.236				115	12.826
1991	8.283	1.610	2.126				115	12.134
1992	*	1.538	2.033				468*	4.039
1993	*	1.495	1.990				457*	3.942
1994	6.334	1.552	1.963				110	9.959
1995	6.415	1.560	2.055				107	10.137
1996	6.313	1.564	2.032				131	10.040
1997	5.914	1.514	2.007				138	9.573
1998	5.744	1.476	1.916				132	9.268
1999	5.838	1.433	1.828				143	9.242
2000	5.996	1.372	1.862				137	9.367
2001	5.977	1.312	1.781	650			131	9.851
2002	6.667	1.280	1.746	830			142	10.665
2003	6.683	1.302	1.658	984			144	10.771
2004	7.098	1.323	1.678	1.148	491	297	168	12.203

\* Η μεγάλη αύξηση του προσωπικού του Ο.Α.Σ.Α. οφείλετο στη διάλυση της Ε.Α.Σ. και τη δημιουργία των Σ.ΕΠ. από τον Αύγουστο 1992 μέχρι τον Δεκέμβριο του 1993. Εξ αιτίας αυτού του γεγονότος ο Ο.Α.Σ.Α. απορρόφησε Διοικητικούς και Σταθμαρχο-ελεγκτές από το απολυμένο προσωπικό της Ε.Α.Σ.



**Πίνακας 12: Μετακινθέντες Επιβάτες Σ.Α.Σ**

ΕΤΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ (σε εκατομμύρια)
1985	665
1986	693
1987	716
1988	748
1989	756
1990	670
1991	654
1992	530
1993	530
1994	556
1995	585
1996	595
1997	585
1998	585
1999	602
2000	649
2001	697
2002	691
2003	715
2004	731

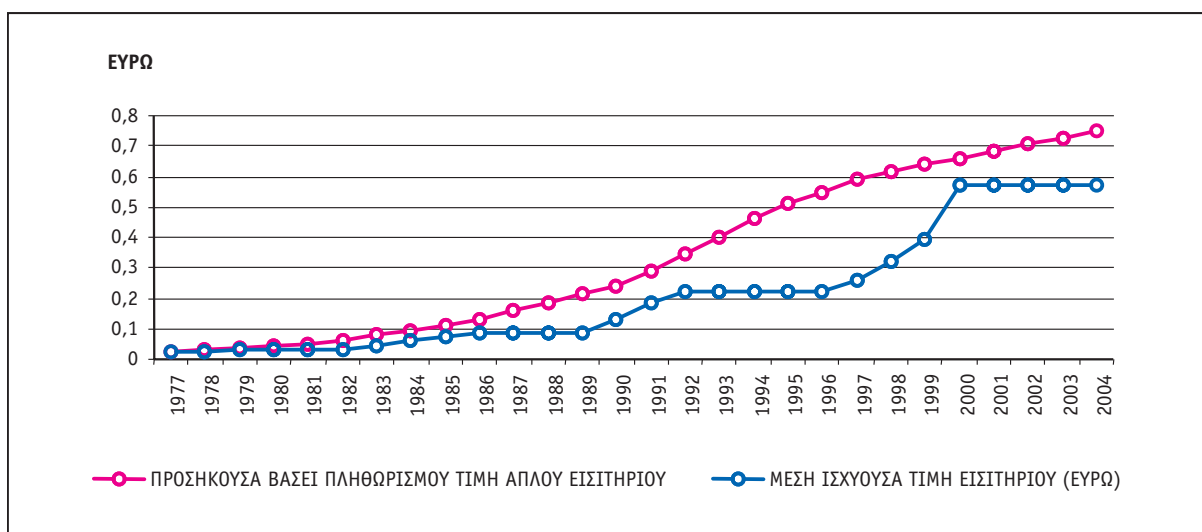
**Γράφημα 6: Μετακινθέντες Επιβάτες Σ.Α.Σ.**




Πίνακας 13: Προσήκουσες\* και Ισχύουσες Τιμές Εισιτηρίων (σε Ευρώ)

ΕΤΗ	ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΣ (%)	ΠΡΟΣΗΚΟΥΣΑ ΒΑΣΕΙ ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΥ ΤΙΜΗ ΑΠΛΟΥ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ	ΙΣΧΥΟΥΣΑ ΤΙΜΗ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ
1977	12,1	0,027	0,026
1978	12,6	0,031	0,026
1979	19,0	0,034	0,026-0,035
1980	24,8	0,041	0,029-0,035
1981	24,5	0,051	0,029
1982	20,9	0,064	0,029
1983	20,2	0,077	0,029-0,059
1984	18,5	0,093	0,059
1985	19,3	0,110	0,059-0,088
1986	23,0	0,131	0,088
1987	16,4	0,161	0,088
1988	13,5	0,187	0,088
1989	13,7	0,213	0,088
1990	20,4	0,242	0,117-0,147
1991	18,9	0,291	0,147-0,220
1992	15,8	0,346	0,22
1993	14,4	0,401	0,22
1994	10,8	0,459	0,22
1995	8,1	0,508	0,22
1996	7,5	0,549	0,22
1997	4,7	0,590	0,220-0,293
1998	3,9	0,618	0,293-0,352
1999	2,7	0,642	0,352-0,440
2000	3,9	0,660	0,45- 0,70
2001	3,0	0,685	0,45- 0,70
2002	3,4	0,705	0,45- 0,70
2003	3,1	0,728	0,45- 0,70
2004	3,1	0,750	0,45- 0,70

Γράφημα 7: Προσήκουσες και Ισχύουσες Τιμές Εισιτηρίων

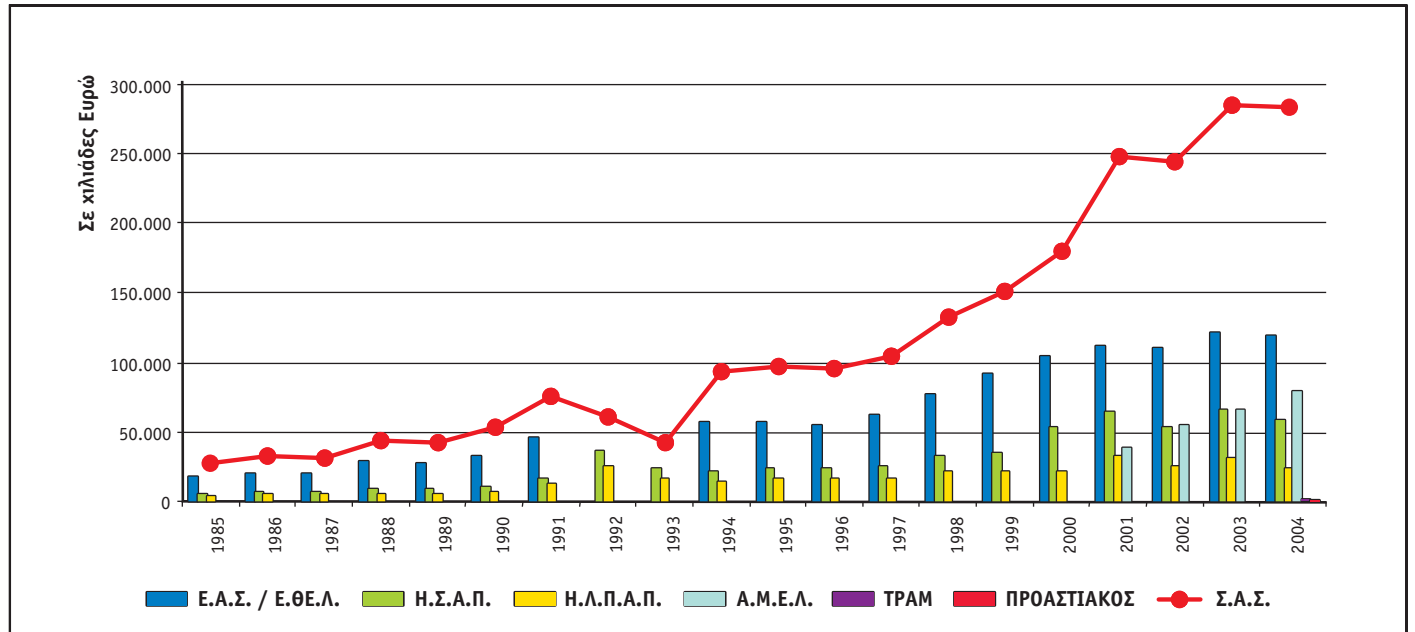


(\* ) Η προσηκουσα τιμή του εισιτηρίου υπολογίζεται από την τιμή του πρώτου εισιτηρίου που εξέδωσε ο Ο.Α.Σ.Α. το 1977 με βάση τον ετήσιο πληθωρισμό.

**Πίνακας 14: Έσοδα από Κόμιστρο και Ολικά Έσοδα ανά Φορέα (σε χιλιάδες Ευρώ)**

ΕΤΗ	Ε.Α.Σ./Ε.ΘΕ.Λ.		Η.Σ.Α.Π.		Η.Λ.Π.Α.Π.		Α.Μ.Ε.Λ.		ΤΡΑΜ		ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ		Σ. Α. Σ.	
	Κόμιστρο	Ολικά	Κόμιστρο	Ολικά	Κόμιστρο	Ολικά	Κόμιστρο	Ολικά	Κόμιστρο	Ολικά	Κόμιστρο	Ολικά	Κόμιστρο	Ολικά
1985	16.666	17.594	4.942	5.221	4.164	4.164							25.773	26.979
1986	20.531	20.531	7.175	7.979	4.901	4.901							32.607	33.412
1987	20.094	20.291	6.260	6.908	4.951	4.951							31.304	32.150
1988	28.581	29.855	7.771	8.792	5.503	5.617							41.855	44.264
1989	25.233	26.996	8.587	9.731	5.758	5.817							39.577	42.544
1990	32.775	33.673	10.967	11.483	7.862	8.050							51.604	53.206
1991	36.475	45.552	13.605	16.880	8.898	12.129							58.979	74.562
1992			19.574	36.558	15.698	24.924							35.272	61.482
1993			20.851	24.807	15.457	16.631							36.308	41.438
1994	53.189	56.986	18.993	21.916	13.115	14.377							85.297	93.280
1995	56.012	57.802	20.698	23.689	14.242	16.505							90.952	97.996
1996	53.646	55.378	19.935	24.129	14.427	16.480							88.009	95.987
1997	61.021	62.418	22.832	25.764	15.469	17.449							99.322	105.632
1998	73.552	76.831	27.519	32.464	18.010	22.496							119.081	131.792
1999	82.738	92.270	29.626	35.331	18.503	22.292							130.867	149.893
2000	93.503	104.734	39.671	53.391	18.066	22.616							151.240	180.741
2001	103.668	112.527	44.546	65.048	21.730	32.280	37.579	38.709					207.523	248.564
2002	100.743	110.602	41.191	53.647	20.376	25.204	49.198	55.073					211.508	244.526
2003	105.137	121.373	38.041	66.534	20.325	31.611	60.497	65.335					224.000	284.853
2004	106.133	119.204	41.429	58.207	20.388	24.053	69.448	78.553	1.513	2.532	907	907	239.818	283.456

**Γράφημα 8: Ολικά Έσοδα ανά Φορέα**

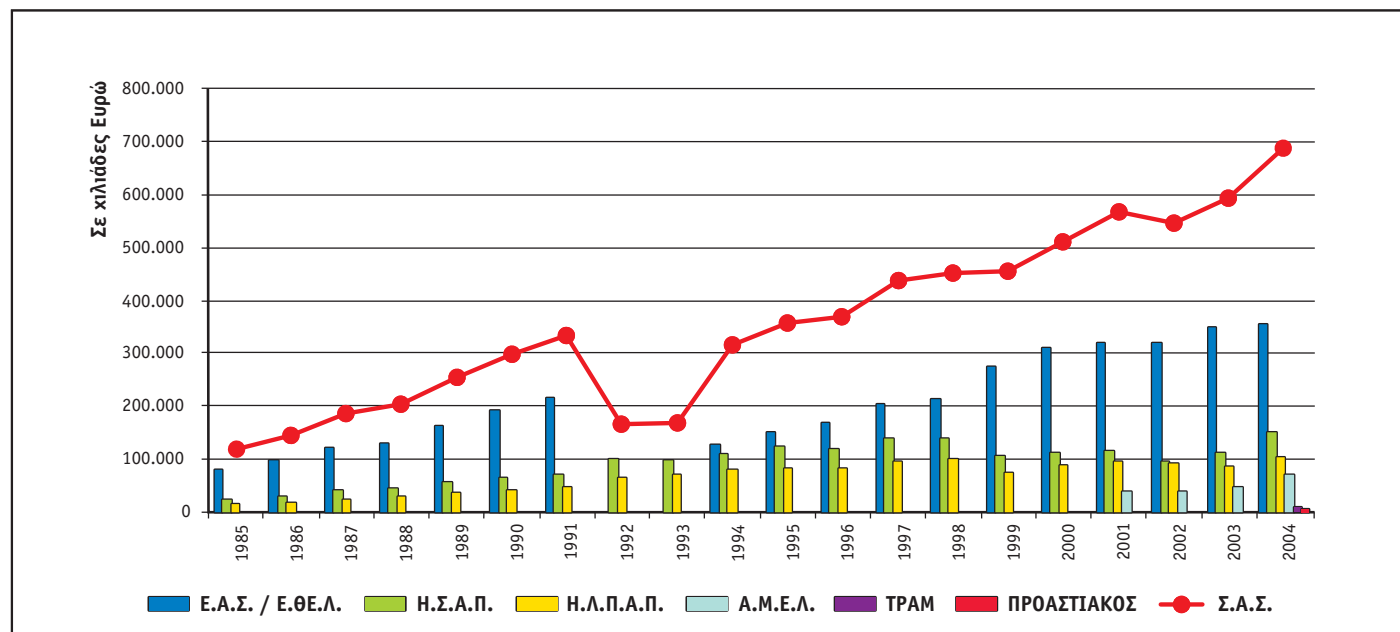




Πίνακας 15: Λειτουργικά και Ολικά Έξοδα ανά Φορέα (σε χιλιάδες Ευρώ)

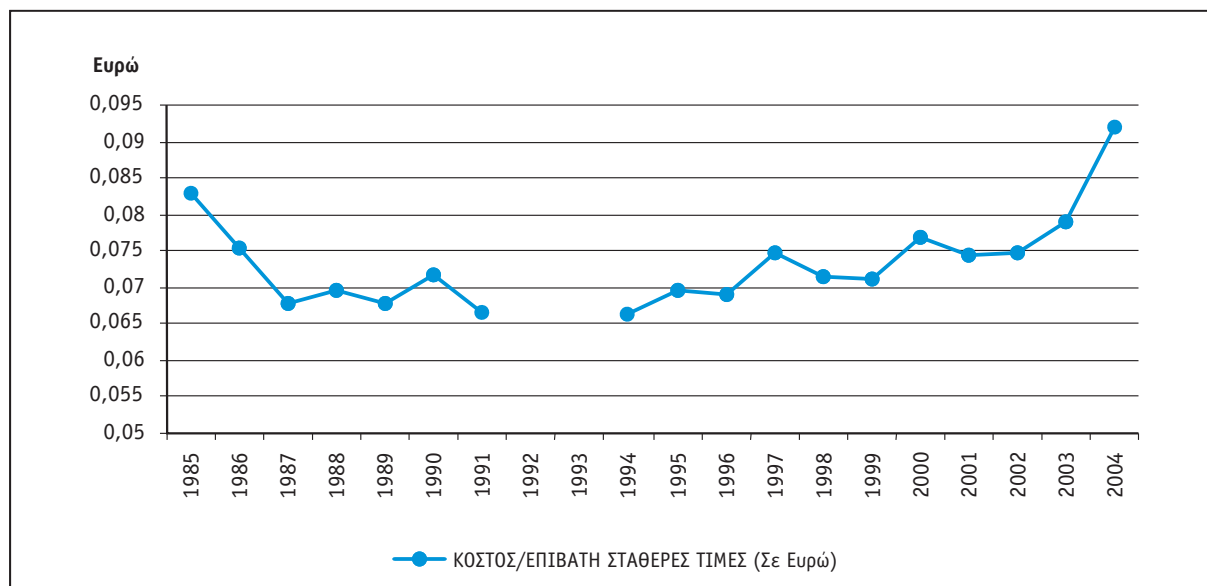
ΕΤΗ	Ε. Α. Σ./Ε.ΘΕ.Λ.		Η.Σ.Α.Π.		Η.Λ.Π.Α.Π.		Α.Μ.Ε.Λ.		ΤΡΑΜ		ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ		Σ. Α. Σ.	
	Λειτουργ.	Ολικά	Λειτουργ.	Ολικά	Λειτουργ.	Ολικά	Λειτουργ.	Ολικά	Λειτουργ.	Ολικά	Λειτουργ.	Ολικά	Λειτουργ.	Ολικά
1985	56.490	80.725	13.714	22.477	11.381	14.585							81.585	117.787
1986	62.486	96.869	14.917	28.807	13.197	18.694							90.600	144.370
1987	64.951	121.611	16.335	39.994	14.471	23.765							95.756	185.371
1988	81.467	130.430	18.465	44.032	16.478	30.556							116.411	205.018
1989	86.861	162.917	23.704	55.709	20.276	35.032							130.841	253.658
1990	101.429	190.597	26.377	65.010	23.627	42.348							151.434	297.955
1991	108.047	214.186	29.506	71.486	25.599	47.190							163.152	332.863
1992			31.346	100.282	28.552	63.668							59.897	163.950
1993			33.470	98.043	32.875	69.511							66.345	167.554
1994	123.883	127.492	39.962	109.737	38.277	79.475							202.122	316.704
1995	148.238	149.186	47.519	124.200	45.432	83.836							241.189	357.222
1996	157.899	167.742	53.875	117.999	50.266	82.128							262.040	367.868
1997	180.173	203.351	56.725	138.412	54.841	95.390							291.742	437.153
1998	177.271	212.872	57.864	138.292	56.126	100.120							291.260	451.284
1999	192.798	274.025	58.891	106.999	54.286	74.010							305.975	455.034
2000	217.417	310.430	66.037	112.828	57.640	87.463							341.095	510.721
2001	224.637	318.929	71.804	116.008	61.441	93.375	37.617	37.802					395.499	566.114
2002	239.860	318.801	65.972	94.909	62.792	91.674	39.186	39.443					407.810	544.827
2003	265.002	348.770	82.704	111.035	65.158	87.049	46.221	46.926					459.085	593.780
2004	301.176	354.908	110.775	151.572	74.028	103.219	67.871	69.894	8.691	9.336	3.047	6.280	565.588	695.209

Γράφημα 9: Ολικά Έξοδα ανά Φορέα



**Πίνακας 16: Λειτουργικά Έξοδα και Κόστος Λειτουργίας ανά Επιβάτη**

ΕΤΗ	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ ΤΙΜΕΣ (Σε εκατ. Ευρώ)	ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΤΙΜΕΣ (Σε εκατ. Ευρώ)	ΕΠΙΒΑΤΕΣ (Σε εκατ.)	ΚΟΣΤΟΣ/ΕΠΙΒΑΤΗ ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΤΙΜΕΣ (Σε Ευρώ)
1985	81,58	57,70	697	0,0828
1986	90,60	52,10	692	0,0753
1987	95,76	47,31	698	0,0678
1988	116,41	50,68	729	0,0695
1989	130,84	50,09	737	0,0680
1990	151,43	48,15	670	0,0719
1991	163,15	43,64	654	0,0667
1992	59,90		530	
1993	66,34		530	
1994	202,12	36,82	556	0,0662
1995	241,19	40,65	585	0,0695
1996	262,04	41,09	595	0,0691
1997	291,74	43,69	585	0,0747
1998	290,49	41,87	585	0,0716
1999	305,11	42,82	602	0,0711
2000	370,15	49,99	650	0,0769
2001	395,50	51,86	697	0,0744
2002	407,81	51,72	691	0,0748
2003	459,08	56,47	715	0,0790
2004	565,59	67,48	731	0,0923

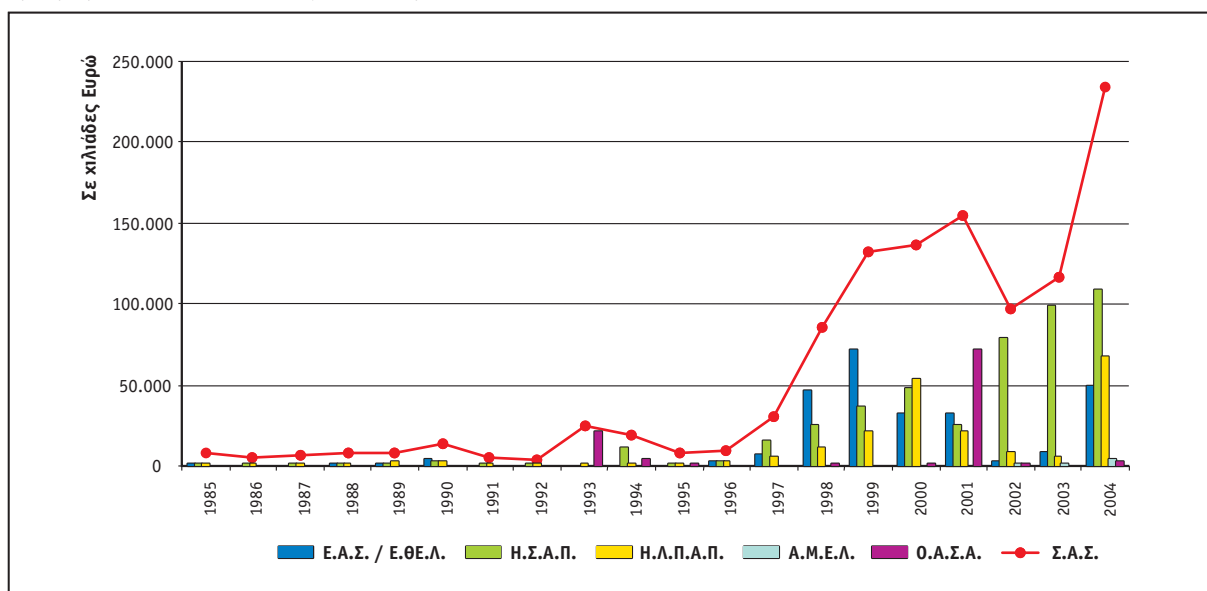
**Γράφημα 10: Κόστος Λειτουργίας ανά Επιβάτη**




Πίνακας 17: Επενδύσεις ανά Φορέα (σε χιλιάδες Ευρώ)

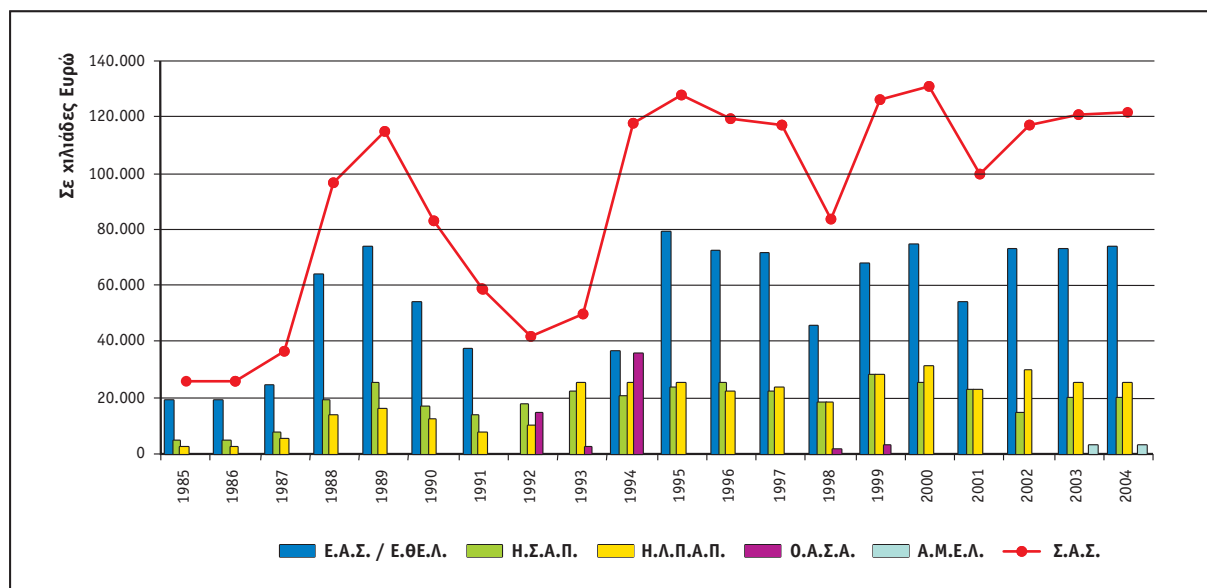
ΕΤΗ	Ε.Α.Σ./Ε.ΘΕ.Λ.	Η.Σ.Α.Π.	Η.Λ.Π.Α.Π.	Α.Μ.Ε.Λ.	Ο.Α.Σ.Α.	Σ.Α.Σ.
1985	1.359	1.699	1.820		97	4.974
1986	446	1.635	1.156			3.237
1987	646	1.095	1.793		3	3.536
1988	1.726	2.063	1.960		35	5.784
1989	1.655	1.183	2.858		35	5.731
1990	4.924	3.002	2.882		76	10.885
1991		1.441	1.353		41	2.835
1992		766	1.062		264	2.092
1993		681	921		21.042	22.644
1994	202	11.043	1.115		4.402	16.763
1995	443	1.350	1.908		1.494	5.194
1996	2.292	2.283	2.201		293	7.070
1997	6.448	15.783	5.564		205	28.000
1998	47.029	24.971	10.838		766	83.604
1999	71.933	36.305	21.731		605	130.574
2000	31.974	48.211	53.112		927	134.225
2001	33.010	25.632	21.074	633	72.132	152.481
2002	3.198	79.467	9.078	1.240	1.178	94.161
2003	8.556	99.366	4.984	1.481	660	115.047
2004	54.405	108.367	67.222	4.068	2.507	236.569

Γράφημα 11: Επενδύσεις ανά Φορέα



**Πίνακας 18: Επιδότηση για την Κάλυψη Ελλειμμάτων ανά Φορέα (σε χιλιάδες Ευρώ)**

ΕΤΗ	Ε.Α.Σ./Ε.ΘΕ.Λ.	Η.Σ.Α.Π.	Η.Λ.Π.Α.Π.	Ο.Α.Σ.Α.	Α.Μ.Ε.Λ.	Σ.Α.Σ.
1985	18.844	4.505	2.453			25.802
1986	18.844	4.511	2.453			25.808
1987	24.320	7.410	4.954			36.684
1988	63.604	19.384	13.667			96.654
1989	73.773	24.742	16.232			114.747
1990	53.843	17.010	11.856			82.709
1991	37.018	13.820	7.516			58.354
1992		17.805	9.526	14.809		42.139
1993		21.875	25.145	2.565		49.585
1994	36.616	20.543	24.886	35.621		117.667
1995	79.237	23.478	24.945			127.660
1996	72.340	25.268	21.893			119.501
1997	71.900	22.010	23.478			117.388
1998	45.723	18.283	18.283	1.291		83.580
1999	67.498	27.880	27.880	2.935		126.192
2000	74.257	25.371	30.941			130.568
2001	54.292	22.744	22.744			99.780
2002	73.370	14.670	29.350			117.390
2003	73.042	19.942	25.016		3.000	121.000
2004	73.500	20.000	25.000		3.000	121.500

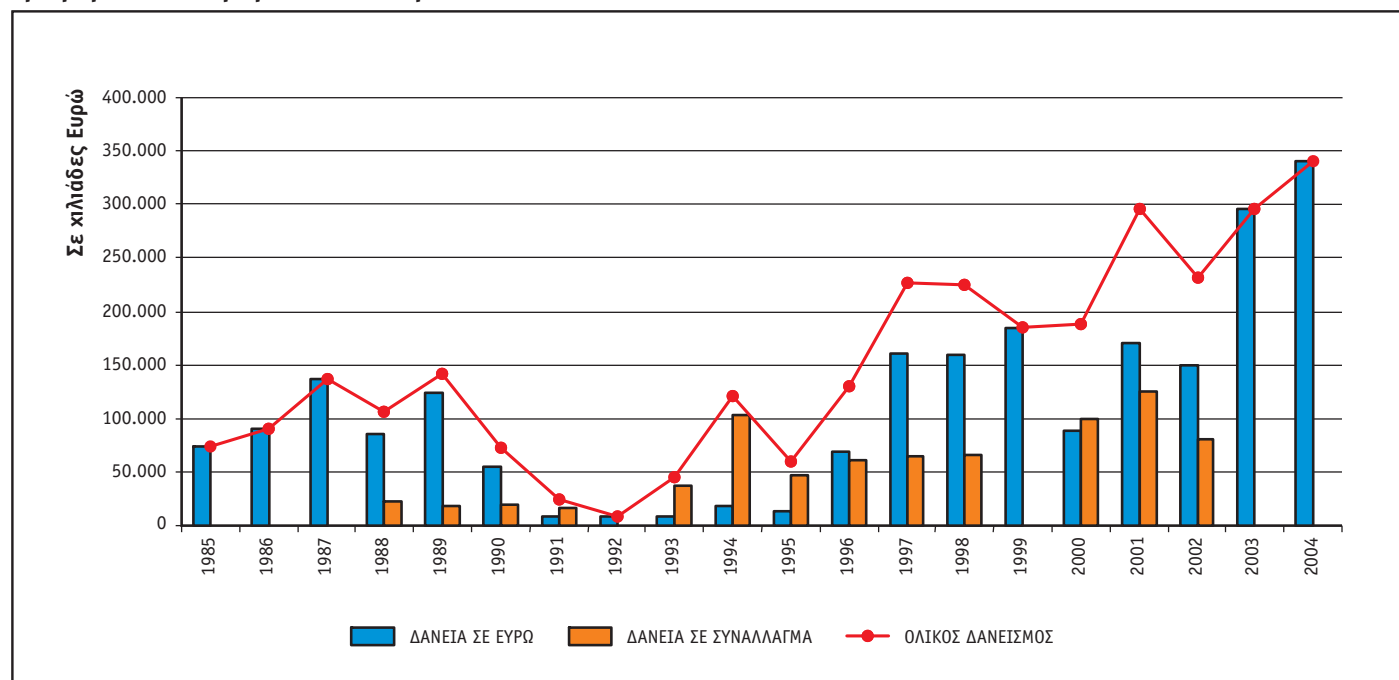
**Γράφημα 12: Επιδότηση για την κάλυψη ελλειμμάτων ανά Φορέα**




Πίνακας 19: Διάρθρωση Δανεισμού ανά Φορέα (σε χιλιάδες Ευρώ)

ΕΤΗ	ΔΑΝΕΙΑ ΣΕ ΕΥΡΩ					ΔΑΝΕΙΑ ΣΕ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ					ΟΛΙΚΟΣ ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ
	ΕΑΣ/ΕΘΕΛ	ΗΣΑΠ	ΗΛΠΑΠ	ΟΑΣΑ	Σ. Α. Σ.	ΕΑΣ/ΕΘΕΛ	ΗΣΑΠ	ΗΛΠΑΠ	ΟΑΣΑ	Σ. Α. Σ.	
1985	49.849	15.504	8.992		74.345						74.345
1986	59.701	17.946	11.830		89.476						89.476
1987	93.476	25.500	17.620		136.596						136.596
1988	56.517	17.855	10.339		84.710	10.368	11.225	202		21.796	106.506
1989	85.086	23.422	15.390		123.897	13.905	3.184	329		17.417	141.315
1990	37.538	10.351	6.465		54.354	10.891	7.061	607		18.559	72.913
1991	4.989	2.641	1.174		8.804	6.016	8.584	877		15.478	24.282
1992	4.989	2.641	1.174		8.804						8.804
1993	4.989	2.641	1.174		8.804	5.036	30.357	1.285		36.678	45.482
1994	9.978	5.282	2.348		17.608	13.852	26.679	1.872	59.677	102.081	119.689
1995		13.206			13.206	16.264	18.389	2.993	9.101	46.747	59.953
1996	33.115	15.454	20.396		68.966	12.966	35.052	2.870	10.917	61.805	130.770
1997	63.786	40.302	57.321		161.409	16.296	32.813	2.054	13.723	64.886	226.295
1998	97.969	33.523	26.776		158.269	33.608	30.037	2.043	854	66.541	224.810
1999	145.773	7.574	30.952		184.299						184.299
2000	50.251	19.263	18.527		88.041	53.710	40.549	5.690		99.949	187.990
2001	90.030	29.487	39.523	11.739	170.779	50.795	68.428	5.593		124.816	295.595
2002	111.943	35.053	3.004		150.000	37.826	40.592	2.635		81.053	231.053
2003	133.231	131.191	30.578		295.000						295.000
2004	167.779	107.526	64.695		340.000						340.000

Γράφημα 13: Διάρθρωση Δανεισμού Σ.Α.Σ







ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ  
ΑΣΤΙΚΩΝ  
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ  
ΑΘΗΝΩΝ



ΕΟΕΛ



## ΜΕΡΟΣ Β'

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ  
ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΑΠΟ 1-1-2004 ΕΩΣ 31-12-2004  
ΤΟΥ Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ΚΑΙ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ Ο.Α.Σ.Α.



## ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε.

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2004

11η ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2004 - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2004) Α.Φ.Μ. 094419265 ΑΡ. Μ.Α.Ε. 99170/98/Β/93/01 ΕΔΡΑ ΑΘΗΝΑ

### ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ

Β. ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ	Ποσά κλειομένης χρήσεως 2004			Ποσά προηγούμενης χρήσεως 2003		
	Αξία Κτήσεως	Αποσβέσεις	Αναπόσβεστη	Αξία Κτήσεως	Αποσβέσεις	Αναπόσβεστη
4. Λοιπά έξοδα εγκαταστάσεως	1.381.546,95	463.557,56	917.989,39	1.249.468,08	480.949,73	768.518,35
	<u>1.381.546,95</u>	<u>463.557,56</u>	<u>917.989,39</u>	<u>1.249.468,08</u>	<u>480.949,73</u>	<u>768.518,35</u>
<b>Γ. ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>						
<b>I. Ασώματες ακινητοποιήσεις</b>						
1. Έξοδα ερευνών και αναπτύξεως	413.451,99	413.451,99	0,00	148.355,00	148.355,00	0,00
4. Προκαταβολές κτήσεως ασμάτων ακινητοποιήσεων	872.352,21	0,00	872.352,21	240.183,00	0,00	240.183,00
	<u>1.285.804,20</u>	<u>413.451,99</u>	<u>872.352,21</u>	<u>388.538,00</u>	<u>148.355,00</u>	<u>240.183,00</u>
<b>II. Ενσώματες ακινητοποιήσεις</b>						
1. Γήπεδα-Οικόπεδα	302.931,76	0,00	302.931,76	302.931,76	0,00	302.931,76
3. Κτίρια και τεχνικά έργα	231.816,72	186.203,80	45.612,92	231.816,72	180.178,17	51.638,55
4. Μηχανήματα-Τεχνικές εγκαταστάσεις & λοιπός μηχανολογικός εξοπλισμός	2.629,54	2.629,36	0,18	2.629,54	2.519,42	110,12
5. Μεταφορικά μέσα	71.332.352,52	405.131,05	70.927.221,47	71.127.664,52	330.142,41	70.797.522,11
6. Επιπλα και λοιπός εξοπλισμός	5.785.119,79	1.835.126,14	3.949.993,65	4.971.656,29	1.476.700,10	3.494.956,19
	<u>77.654.850,33</u>	<u>2.429.090,35</u>	<u>75.225.759,98</u>	<u>76.636.698,83</u>	<u>1.989.540,10</u>	<u>74.647.158,73</u>
<b>Σύνολο ακινητοποιήσεων (ΓI+ ΓII)</b>	<u>78.940.654,53</u>	<u>2.842.542,34</u>	<u>76.098.112,19</u>	<u>77.025.236,83</u>	<u>2.137.895,10</u>	<u>74.887.341,73</u>
<b>III. Συμμετοχές και άλλες μακροπρόθεσμες χρηματοοικονομικές απαιτήσεις</b>						
1. Συμμετοχές σε συνδεδεμένες επιχειρήσεις		1.364.319.076,00			1.179.778.834,64	
Μείον : Προβλέψεις για υποτιμήσεις		7.580.120,72	1.356.738.955,28		7.580.120,72	1.172.198.713,92
1α. Προεγγραφές σε υπό έκδοση μετοχές συνδεδεμένων επιχειρήσεων			476.858.992,57			184.540.227,66
3. Μακροπρόθεσμες απαιτήσεις κατά συνδεδεμένων επιχειρήσεων και Ελληνικού Δημοσίου για χρέη της τ.ΕΑΣ υπό εκκαθάριση			831.173.980,30			728.407.100,42
7. Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις			25.817,11			21.866,11
			<u>2.664.797.745,26</u>			<u>2.085.167.908,11</u>
<b>Σύνολο πάγιου ενεργητικού (ΓI + ΓII + ΓIII)</b>			<u>2.740.895.857,45</u>			<u>2.160.055.249,84</u>
<b>Δ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>						
<b>II. Απαιτήσεις</b>						
1. Πελάτες			40.879.931,41			28.216.695,49
5. Βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις κατά συνδεδεμένων επιχειρήσεων και Ελληνικού Δημοσίου για χρέη της τ.ΕΑΣ υπό εκκαθάριση			180.316.412,05			333.225.663,36
10. Επισφαλείς - Επίδικοι πελάτες & χρεώστες		9.708.788,54			3.590.123,54	
Μείον : Προβλέψεις για επισφαλείς απαιτήσεις		2.608.047,35	7.100.741,19		2.117.951,97	1.472.171,57
11. Χρεώστες διάφοροι			5.966.120,75			6.318.215,91
12. Λογαριασμοί διαχείρισεως προκαταβολών & πιστώσεων			880,00			1.280,00
			<u>234.264.085,40</u>			<u>369.234.026,33</u>
<b>III. Χρεόγραφα</b>						
3. Λοιπά χρεόγραφα			9.979.500,00			9.979.500,00
<b>IV. Διαθέσιμα</b>						
1. Ταμείο			20.246,43			11.533,57
3. Καταθέσεις όψεως και προθεσμίας			116.189.941,76			16.892.104,45
			<u>116.210.188,19</u>			<u>16.903.638,02</u>
<b>Σύνολο κυκλοφορούντος ενεργητικού (ΔII+ΔIII+ΔIV)</b>			<u>360.453.773,59</u>			<u>396.117.164,35</u>
<b>Ε. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</b>						
1. Έξοδα επομένων χρήσεων			7.167,39			3.649,30
2. Έσοδα χρήσεως εισπρακτέα			548.521,57			348.964,40
			<u>555.688,96</u>			<u>352.613,70</u>
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (Β+Γ+Δ+Ε)</b>			<u>3.102.823.309,39</u>			<u>2.557.293.546,24</u>
<b>ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΧΡΕΩΣΤΙΚΟΙ</b>						
2. Χρεωστ.λογαρ. εγγυήσεων και εμπραγμ. ασφαλειών			13.633.859,43			14.166.679,95
3. Απαιτήσεις από αμφοτεροβαρείς συμβάσεις			0,00			60.000.000,00
4. Λοιποί λογαριασμοί τάξεως			12.649.831,29			9.405.828,24
			<u>26.283.690,72</u>			<u>83.572.508,19</u>

## ΠΑΘΗΤΙΚΟ

### A. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

#### I. Μετοχικό Κεφάλαιο

1. Καταβλημένο (484.740.061 μετοχές των 3,00 ευρώ)

#### III. Διαφορές αναπροσαρμογής - Επιχορηγήσεις επενδύσεων

3. Επιχορηγήσεις επενδύσεων

#### IV. Αποθεματικά κεφάλαια

1. Τακτικό αποθεματικό  
4. Εκτακτα αποθεματικά  
5. Αφορολόγητα αποθεματικά ειδικών διατάξεων νόμων

#### V. Αποτελέσματα εις νέο

Υπόλοιπο ζημιών χρήσεως εις νέο

Υπόλοιπο ζημιών προηγούμενων χ Αθήνα, 22 Απριλίου 2005ρήσεων

#### VI. Ποσά προοριζόμενα για αύξηση κεφαλαίου

- 3.α Ποσά προερχόμενα από βεβαιωμένα χρέη του Οργανισμού και επιχορηγήσεις ΠΔΕ προς κεφαλαιοποίηση (Αρθρο 5 Ν. 2669/98)

#### Σύνολο ιδίων κεφαλαίων(AI+ AIII + AIV + AV+AVI)

### B. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ

1. Προβλέψεις για αποζημίωση προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία  
2. Λοιπές Προβλέψεις

### Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

#### I. Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις

- 2α. Δάνεια Τραπεζών εσωτερικού  
2β. Δάνεια Τραπεζών εξωτερικού

#### II. Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις

1. Προμηθευτές  
5. Υποχρεώσεις από φόρους - τέλη  
6. Ασφαλιστικοί Οργανισμοί  
7. Μακροπρόθεσμες υποχρ.πληρωτέες στην επόμ.χρήση  
10. Μερίσματα πληρωτέα  
11. Πιστωτές διάφοροι

#### Σύνολο υποχρεώσεων (ΓI + ΓII)

### Δ. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ

1. Εσοδα επομένων χρήσεων  
2. Εξοδα χρήσεως δουλευμένα

### ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ (A + B + Γ + Δ)

#### ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΥ

2. Πιστ.λογαρ.εγγυήσ. & εμπράγμ. ασφαλείων  
3. Υποχρεώσεις από αμφοτεροβαρείς συμβάσεις  
4. Λοιποί λογαριασμοί τάξεως

#### ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:

- 1) Στα πλαίσια υλοποίησης του Ν. 2669/98 στη χρήση 2004 ο Οργανισμός: α) Αύξησε το κεφάλαιό του κατά ποσό 185.127.402,00 ευρώ με αύξηση του αριθμού των μετοχών του ως εξής: 1) με κεφαλαιοποίηση των βεβαιωμένων οφειλών λόγω πληρωμής δανειακών υποχρεώσεων του από τον εγγυητή Ελληνικό Δημόσιο ποσού 155.863.121,15 ευρώ, 2) με κεφαλαιοποίηση των επιχορηγήσεων από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων για τα επενδυτικά προγράμματα των Ε.Φ.Σ.Ε. για το 2003 ποσού 29.264.280,35 ευρώ και 3) με μετρητά για στρωγγυλοποίηση Μ.Κ. 0,50 ευρώ. β) Μείωσε τις υποχρεώσεις του προς το Ελληνικό Δημόσιο από βεβαιωμένα χρέη λόγω πληρωμών εγγυημένων δανείων ποσού 322.655.626,65 ευρώ με τη μεταφορά τους στο κονδύλι των ιδίων κεφαλαίων Α-VI-3α "Ποσά προοριζόμενα για αύξηση κεφαλαίου". Οι αντίστοιχες απαιτήσεις του Οργανισμού κατά των συγκοινωνιακών φορέων ποσού 322.184.843,57 ευρώ μεταφέρθηκαν και περιλαμβάνονται στο κονδύλι του Ενεργητικού Γ- III - 1α "Προεγγραφές σε υπό έκδοση μετοχές συνδεμένων επιχειρήσεων". Επίσης στο κονδύλι Α-VI-3α "Ποσά προοριζόμενα για αύξηση κεφαλαίου" περιλαμβάνεται και ποσό 154.922.000,00 ευρώ που αφορά επιχορηγήσεις από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων για τα επενδυτικά προγράμματα των Ε.Φ.Σ.Ε., προς κεφαλαιοποίηση. Ακόμη, το ποσό 154.674.149,00 ευρώ που προαναφέρεται, περιλαμβάνεται και στο κονδύλι του Ενεργητικού Γ- III - 1α "Προεγγραφές σε υπό έκδοση μετοχές συνδεμένων επιχειρήσεων". Τα ανωτέρω κονδύλια Ενεργητικού και Παθητικού θα τακτοποιηθούν, ύστερα από σχετικές αποφάσεις των Τακτικών Γενικών Συνελεύσεων, με αυξήσεις του μετοχικού κεφαλαίου, αφενός του Ο.Α.Σ.Α. με έκδοση μετοχών υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου και αφετέρου των ΕΦΣΕ με έκδοση μετοχών υπέρ του Ο.Α.Σ.Α.
- 2) Στο κονδύλι του ενεργητικού ΔII.1 "Πελάτες" περιλαμβάνονται και απαιτήσεις από το Υπουργείο Υγείας & Κοινων. Αλληλεγγύης για παροχή συγκοινωνιακών υπηρεσιών ποσού 40.512.353,21 ευρώ που θα αποδοθούν στους φορείς όταν εισπραχθούν, μετά την αφαίρεση ποσοστού 2% που αναλογεί στον Ο.Α.Σ.Α.. Από το παραπάνω ποσό, ποσό 6.673.770,37 ευρώ προέρχονται από τη χρήση 2001, ποσό 10.317.022,16 ευρώ από τη χρήση 2002 και ποσό 11.141.286,74 ευρώ από τη χρήση 2003.
- 3) Στο κονδύλι του Ενεργητικού " Καταθέσεις όψεως και προθεσμίας " περιλαμβάνεται και ποσό 111.158.130,51 ευρώ το οποίο αφορά κατάθεση μη αναληφθέντος από τους φορείς μέρους δανείου κατά την 31.12.2004, καθώς και ποσό 361.513,82 ευρώ που αφορά καταθέσεις για λογαριασμό της τ. ΕΑΣ υπό εκκαθάριση.
- 4) Η τελευταία αναπροσαρμογή επί της αξίας ακινήτων του Ο.Α.Σ.Α. έγινε σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2065/92 στη χρήση 1996. Δεν έγινε αναπροσαρμογή στη χρήση 2004 επειδή η αντικειμενική αξία τους ήταν μικρότερη από αυτή των βιβλίων.
- 5) Στα κονδύλια του Ισολογισμού "Επισφαλείς-Επίδοκο Πελάτες & Χρεώστες" και "Υποχρεώσεις από φόρους-τέλη" έχει καταλογισθεί αντίστοιχα ποσό 6.118.665,00 ευρώ το οποίο αφορά βεβαίωση λογιστικών διαφορών και προσαυξήσεων για τις χρήσεις 1993-1998. Το ποσό προέκυψε από τον Έλεγχο που διενήργησε το Π.Ε.Κ. Αθηνών. Ο Οργανισμός δεν απεδέχθη το παραπάνω ποσό και έχει ήδη προσφύγει στα αρμόδια Διοικητικά Δικαστήρια.



## ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΣ

31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2004 (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2004)

	Ποσά Κλειομένης Χρήσεως 2004		Ποσά Προηγούμενης Χρήσεως 2003	
<b>I. Αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως</b>				
Κύκλος εργασιών (πωλήσεις)		9.637.887,69		8.882.356,31
Μείον: Κόστος πωλήσεων		10.563.219,23		7.168.464,15
Μικτά αποτελέσματα (Κέρδη) εκμεταλλεύσεως		-925.331,54		1.713.892,16
Πλέον: 1. Άλλα έσοδα εκμεταλλεύσεως		968.492,49		386.538,59
Σύνολο		43.160,95		2.100.430,75
<b>ΜΕΙΟΝ:</b>				
1. Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	1.467.462,19		995.255,58	
2. Έξοδα λειτουργίας ερευνών - αναπτύξεως	1.173.729,91		796.217,33	
3. Έξοδα λειτουργίας διαθέσεως	1.467.465,76	4.108.657,86	995.272,47	2.786.745,38
Μερικά αποτελέσματα (Ζημίες) εκμεταλλεύσεως		-4.065.496,91		-686.314,63
<b>ΠΛΕΟΝ:</b>				
2. Έσοδα χρεογράφων	525.000,00		531.291,67	
4. Πιστωτικοί τόκοι και συναφή έσοδα	26.144,43		52.371,59	
<b>Μείον :</b>				
3. Χρεωστικοί τόκοι και συναφή έξοδα	471.161,39	79.983,04	546.458,39	37.204,87
Ολικά αποτελέσματα (Ζημίες) εκμεταλλεύσεως		-3.985.513,87		-649.109,76
<b>II. ΠΛΕΟΝ : Έκτακτα αποτελέσματα</b>				
1. Έκτακτα και ανόργανα έσοδα	215.772,46		489.526,41	
2. Έκτακτα κέρδη	0,00		1.779,11	
3. Έσοδα προηγούμενων χρήσεων	18.555,29		308.979,37	
4. Έσοδα από προβλέψεις προηγούμενων χρήσεων	350.869,41		14.805,56	
	585.197,16		815.090,45	
<b>Μείον:</b>				
1. Έκτακτα και ανόργανα έξοδα	4.809,03		896,99	
2. Έκτακτες ζημίες	0,00		1,70	
3. Έξοδα προηγούμενων χρήσεων	212.066,14		935.623,84	
4. Προβλέψεις για εκτάκτους κινδύνους	965.027,42	1.181.902,59	1.393.404,26	2.329.926,79
Οργανικά και έκτακτα αποτελέσματα (Ζημίες)		-596.705,43		-1.514.836,34
<b>ΜΕΙΟΝ:</b> Σύνολο αποσβέσεων πάγιων στοιχείων	1.098.123,12	-4.582.219,30	675.693,81	-2.163.946,10
Μείον: Οι από αυτές ενσωμ. στο λειτ. κόστος	1.098.123,12	0	675.693,81	0
<b>ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (Ζημίες) ΧΡΗΣΕΩΣ προ φόρων</b>		-4.582.219,30		-2.163.946,10

### ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΘΕΣΕΩΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

	Ποσά Κλειομένης Χρήσεως 2004	Ποσά Προηγ. Χρήσεως 2003
<b>Καθαρά αποτελέσματα (Ζημίες) χρήσεως</b>	-4.582.219,30	-2.163.946,10
(-) Υπόλοιπο αποτελεσμάτων (Ζημιών) προηγούμενης χρήσεως	-2.875.743,72	-664.972,98
	-7.457.963,02	-2.828.919,08
<b>ΜΕΙΟΝ:</b>		
1. Φόρος εισοδήματος	0,00	46.824,64
2. Λοιποί μη ενσωματωμένοι στο λειτ. κόστος φόροι	0,00	0,00
<b>Ζημίες εις νέο</b>	-7.457.963,02	-2.875.743,72

Αθήνα, 22 Απριλίου 2005

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Δ.Σ.  
& ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ  
**Σίμος Ε. Σιμόπουλος**  
Α.Δ.Τ. Α 215147

ΤΟ ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ Δ.Σ.  
**Μιχαήλ Μ. Γλύκας**  
Α.Δ.Τ. Λ 790279

Ο ΓΕΝ.Δ/ΝΤΗΣ ΧΡΗΜ/ΚΗΣ  
& ΕΜΠ/ΚΗΣ ΔΙΑΧ/ΣΗΣ  
**Σπυρίδων Γ. Γιαννακόπουλος**  
Α.Δ.Τ. Κ 238364  
Α.Α Ο.Ε.Ε. 0026053 Α' ΤΑΞΕΩΣ

Η ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟΥ  
**Μαρία Γ. Τσέλιου**  
Α.Δ.Τ. Σ 546950  
Α.Α Ο.Ε.Ε 0013043 Α' ΤΑΞΕΩΣ

## ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΡΚΩΤΩΝ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΛΟΓΙΣΤΩΝ

**Προς τους κ.κ. Μετόχους της Ανώνυμης Εταιρείας  
“ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ-ΟΑΣΑ Α.Ε. ”**

Ελέγξαμε τις ανωτέρω Οικονομικές Καταστάσεις καθώς και το σχετικό Προσάρτημα της Ανώνυμης Εταιρείας “ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ-ΟΑΣΑ Α.Ε. ” της εταιρικής χρήσεως που έληξε την 31η Δεκεμβρίου 2004. Ο έλεγχός μας έγινε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 37 του Κ.Ν. 2190/1920 «περί Ανωνύμων Εταιρειών» και τις ελεγκτικές διαδικασίες που κρίναμε κατάλληλες, με βάση τις αρχές και τους κανόνες ελεγκτικής που ακολουθεί το Σώμα Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών οι οποίοι είναι σύμφωνοι με τις βασικές αρχές των Διεθνών Ελεγκτικών Προτύπων. Τέθηκαν στη διάθεσή μας τα βιβλία και στοιχεία που τήρησε ο Οργανισμός και μας δόθηκαν οι αναγκαίες για τον έλεγχο πληροφορίες και επεξηγήσεις που ζητήσαμε. Ο Οργανισμός εφάρμοσε ορθά το Ελληνικό Γενικό Λογιστικό Σχέδιο. Δεν τροποποιήθηκε η μέθοδος απογραφής σε σχέση με την προηγούμενη χρήση. Επαληθεύσαμε τη συμφωνία του περιεχομένου της Εκθεσης Διαχειρίσεως του Διοικητικού Συμβουλίου προς την Τακτική Γενική Συνέλευση των Μετόχων, με τις σχετικές Οικονομικές Καταστάσεις. Το Προσάρτημα περιλαμβάνει τις πληροφορίες που προβλέπονται από την παράγρ. 1 του άρθρου 43 α του Κ.Ν.2190/1920. Σημειώνεται ότι:

- 1) Το κονδύλι του Ενεργητικού ΠΙΙ1 «Συμμετοχές σε συνδεδεμένες επιχειρήσεις» ποσού ευρώ 1.356.738.955,28 αντιπροσωπεύει την αξία κτήσεως των συμμετοχών του Οργανισμού στις θυγατρικές του επιχειρήσεις, οι οποίες ελέγχονται από Ορκωτό Ελεγκτή-Λογιστή και οι μετοχές τους δεν είναι εισηγμένες στο Χ.Α.Α., μειωμένο με την πρόβλεψη υποτίμησης που σχηματίστηκε σε προηγούμενες χρήσεις. Εάν η αποτίμηση των εν λόγω συμμετοχών είχε γίνει σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ν. 2190/1920, τότε η αξία αυτών θα ήταν μειωμένη κατά το ποσό των ευρώ 1.292.245.171,33 με αντίστοιχη μείωση των Ιδίων Κεφαλαίων του.
- 2) Στην χρήση 2001 τέθηκαν σε κυκλοφορία 295 λεωφορεία σύγχρονης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας των οποίων μεταβιβάστηκε η χρήση χωρίς αντάλλαγμα στη θυγατρική εταιρεία Ε.Θ.Ε.Λ. Α.Ε. Για τα λεωφορεία αυτά ο Ο.Α.Σ.Α. στις χρήσεις 2001, 2002, 2003 & 2004 δεν διενήργησε αποσβέσεις συνολικού ποσού ευρώ 47.002.833,59 με συνέπεια να εμφανίζεται την 31/12/2004 ισόποσα αυξημένη η καθαρή θέση του Οργανισμού. Από το ανωτέρω ποσό, ευρώ 13.489.269,60 έπρεπε να επιβαρύνουν τα Αποτελέσματα της κλειόμενης Χρήσεως.
- 3) Επί του αναλογικού συστήματος τηλεματικής, που τέθηκε σε λειτουργία εντός του 2002, δεν διενεργήθηκαν αποσβέσεις στις χρήσεις 2002, 2003 & 2004 συνολικού ποσού ευρώ 1.611.778,74 με συνέπεια να εμφανίζεται την 31/12/2004 ισόποσα αυξημένη η καθαρή θέση του Οργανισμού. Από το παραπάνω ποσό, ευρώ 703.858,38 έπρεπε να επιβαρύνουν τα αποτελέσματα της κλειόμενης Χρήσεως.
- 4) Στην παρούσα, όπως και στις προηγούμενες τρεις χρήσεις, έναντι επισφαλούς και επίδικης απαίτησης ποσού ευρώ 2.942.457,71 σχηματίστηκε πρόβλεψη σε βάρος των Αποτελεσμάτων Χρήσεως ποσού ευρώ 490.095,38. Έτσι το σωρευμένο ύψος της πρόβλεψης ανέρχεται σε ποσό ευρώ 1.960.381,52, που αποτελεί τα 4/6 της παραπάνω απαίτησης. Η πρόβλεψη αυτή έπρεπε να είχε διενεργηθεί για το σύνολο της απαίτησης. Συνέπεια της μη διενεργηθείσας, για το υπόλοιπο ποσό ευρώ 982.076,19 πρόβλεψης, είναι να εμφανίζονται ισόποσα αυξημένα τα Ίδια Κεφάλαια κατά την 31/12/2004.
- 5) Ο Οργανισμός δεν έχει σχηματίσει καμία πρόβλεψη για ενδεχόμενες υποχρεώσεις που θα προκύψουν από επίδικες απαιτήσεις των Τραπεζών Πειραιώς και Εθνικής με απαιτούμενα ποσά ευρώ 1.396.618,56 και ευρώ 4.692.430,96, που διεκδικούνται από το 1997 και 1991 αντίστοιχα.
- 6) Κατά του Οργανισμού, σύμφωνα με επιστολή του Νομικού Συμβούλου, έχουν ασκηθεί αγωγές (πέραν των αγωγών των Τραπεζών που αναφέρουμε στη σημείωσή μας Νο 5) με αιτούμενα ποσά ευρώ 2.664.797,19. Κατά την 31/12/2004 υφίσταται πρόβλεψη στα βιβλία του Οργανισμού ποσού ευρώ 1.365.841,80. Κατά τη γνώμη μας, το ύψος της πρόβλεψης έπρεπε να καλύπτει το συνολικό ποσό αυτών των αγωγών.
- 7) Επίσης έχουν εγερθεί και εκκρεμούν αγωγές μετόχων των πρώην ΣΕΠ με τις οποίες ζητούν τόκους υπερημερίας, για το κεφάλαιο του εξώδικου συμβιβασμού που έγινε στη χρήση 2001 μεταξύ Ο.Α.Σ.Α. και ΣΕΠ, συνολικού ποσού ευρώ 11.090.052,83 έναντι των οποίων ο Οργανισμός δεν έχει σχηματίσει καμία πρόβλεψη. Ακόμα μέτοχοι των πρώην ΣΕΠ έχουν εγείρει αγωγές κατά του Ο.Α.Σ.Α. και διεκδικούν συνολικό ποσό της τάξεως των ευρώ 141 εκατ., για τις οποίες η Νομική Υπηρεσία προβλέπει την απόρριψή τους και για το λόγο αυτό ο Οργανισμός δεν σχημάτισε σχετική πρόβλεψη.
- 8) Αφού ληφθούν υπόψη οι ανωτέρω παρατηρήσεις μας συντρέχει περίπτωση εφαρμογής του άρθρου 47 του Κ.Ν. 2190/1920.
- 9) Ο Οργανισμός δεν έχει ελεγχθεί φορολογικά για τις χρήσεις 1999 έως και 2004 και κατά συνέπεια οι φορολογικές του υποχρεώσεις, για τις χρήσεις αυτές, δεν έχουν καταστεί οριστικές.

Κατά τη γνώμη μας, οι ανωτέρω Οικονομικές Καταστάσεις, οι οποίες προκύπτουν από τα βιβλία και στοιχεία του Οργανισμού απεικονίζουν, μαζί με το Προσάρτημα, αφού ληφθούν υπόψη οι ανωτέρω σημειώσεις μας, καθώς και οι σημειώσεις του Οργανισμού κάτω από τον Ισολογισμό, την περιουσιακή διάρθρωση και την οικονομική θέση του Οργανισμού κατά την 31η Δεκεμβρίου 2004, καθώς και τα αποτελέσματα της χρήσεως που έληξε αυτή την ημερομηνία, βάσει των σχετικών διατάξεων που ισχύουν και λογιστικών αρχών, οι οποίες έχουν γίνει γενικά παραδεκτές και δεν διαφέρουν από εκείνες που ο Οργανισμός εφάρμοσε στην προηγούμενη χρήση.

ΑΘΗΝΑ 17 Μαΐου 2005

*Οι Ορκωτοί Ελεγκτές - Λογιστές*

**ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΗΛ. ΚΟΥΤΡΑΣ**  
Α.Μ. ΣΟΕΛ 13601

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝ. ΜΠΑΤΣΟΥΛΗΣ**  
Α.Μ. ΣΟΕΛ 14001



## ΟΜΙΛΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ (Ο.Α.Σ.Α) Α.Ε

7ος ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2004 ( 1η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31η ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2004) Α.Φ.Μ. 094419265

### ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ

Β. ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ	Ποσά κλειομένης χρήσεως 2004			Ποσά προηγούμενης χρήσεως 2003		
	Αξία Κτήσεως	Αποσβέσεις	Αναπόσβεστη Αξία	Αξία Κτήσεως	Αποσβέσεις	Αναπόσβεστη Αξία
2. Συναλλαγματικές διαφορές δανείων για κτήσεις παγίων	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4. Λοιπά έξοδα εγκαταστάσεως	10.209.057,36	8.491.348,26	1.717.709,10	8.520.601,70	6.324.707,60	2.195.894,10
	<u>10.209.057,36</u>	<u>8.491.348,26</u>	<u>1.717.709,10</u>	<u>8.520.601,70</u>	<u>6.324.707,60</u>	<u>2.195.894,10</u>
<b>Γ. ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>						
<b>Ι. Ανώματες ακινητοποιήσεις</b>						
1. Έξοδα ερευνών & αναπτύξεως	1.232.646,96	1.232.646,96	0,00	201.455,00	201.455,00	0,00
4. Προκαταβολές κτήσεως ασώματων ακινητοποιήσεων	872.352,21	0,00	872.352,21	240.183,00	0,00	240.183,00
5. Λοιπές ασώματες ακινητοποιήσεις	104.522,38	37.889,33	66.633,05	104.522,38	36.582,81	67.939,57
	<u>2.209.521,55</u>	<u>1.270.536,29</u>	<u>938.985,26</u>	<u>546.160,38</u>	<u>238.037,81</u>	<u>308.122,57</u>
<b>ΙΙ. Ενσώματες ακινητοποιήσεις</b>						
1. Γήπεδα - οικόπεδα	189.787.459,96	0,00	189.787.459,96	158.631.552,35	0,00	158.631.552,35
3. Κτίρια και τεχνικά έργα	167.721.012,98	31.411.262,03	136.309.750,95	87.671.459,20	24.525.514,96	63.145.944,24
4. Μηχανήματα, τεχνικές εγκαταστάσεις και λοιπός μηχανολογικός εξοπλισμός	50.088.279,31	14.659.462,92	35.428.816,39	25.904.744,45	12.397.967,68	13.506.776,77
5. Μεταφορικά μέσα	779.196.710,58	375.962.867,24	403.233.843,34	649.280.656,75	330.802.868,05	318.477.788,70
6. Έπιπλα και λοιπός εξοπλισμός	33.402.107,40	16.437.741,91	16.964.365,49	17.935.584,01	10.543.662,47	7.391.921,54
7. Ακινήσεις υπό εκτέλεση & προκ/λές	33.829.415,36	0,00	33.829.415,36	79.699.693,47	0,00	79.699.693,47
	<u>1.254.024.985,59</u>	<u>438.471.334,10</u>	<u>815.553.651,49</u>	<u>1.019.123.690,23</u>	<u>378.270.013,16</u>	<u>640.853.677,07</u>
<b>Σύνολο ακινητοποιήσεων (ΓΙ+ΓΙΙ)</b>	<u>1.256.234.507,14</u>	<u>439.741.870,39</u>	<u>816.492.636,75</u>	<u>1.019.669.850,61</u>	<u>378.508.050,97</u>	<u>641.161.799,64</u>
<b>ΙΙΙ. Συμμετοχές και άλλες μακροπρόθεσμες χρηματοοικ/κες απαιτήσεις</b>						
2. Συμμετοχές σε λοιπές επιχειρήσεις			33.023,55			23.250,00
3. Μακροπρόθ. απαιτ. κατά του Ελλην. Δημοσ. για χρέη της ΕΑΣ υπό Εκκαθ. & ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ			50.176.863,75			61.938.776,70
7. Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις			512.163,78			395.017,21
			<u>50.722.051,08</u>			<u>62.357.043,91</u>
<b>Σύνολο Παγίου Ενεργητικού (ΓΙ+ΓΙΙ+ΓΙΙΙ)</b>			<u>867.214.687,83</u>			<u>703.518.843,55</u>
<b>Δ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ</b>						
<b>Ι. Αποθέματα</b>						
3. Παραγωγή σε εξέλιξη			132.678,06			159.446,32
4. Πρώτες & Βοηθητικές Ύλες - Αναλώσιμα υλικά - Ανταλλακτικά παγίων & είδη συσκευασίας			35.207.072,89			31.905.105,10
5. Προκαταβολές για αγορές αποθεμάτων			17.105,71			19.216,29
			<u>35.356.856,66</u>			<u>32.083.767,71</u>
<b>ΙΙ. Απαιτήσεις</b>						
1. Πελάτες			43.941.758,91			30.328.820,81
5. Βραχυπρόθ. απαιτ. κατά του Ελλην. Δημοσ. για χρέη της ΕΑΣ υπό Εκκαθ. & ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΤΡΑΜ ΚΑΙ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ			11.586.971,19			13.718.557,41
8. Δεσμευμένοι λογ. καταθέσεων			0,00			0,00
10. Επισφαλείς, επίδοκι πελάτες και χρεώστες		12.193.855,40			6.091.297,05	
Μείον: Προβλέψεις για επισφαλείς απαιτήσεις		<u>3.586.423,58</u>	8.607.431,82		<u>3.096.328,20</u>	2.994.968,85
11. Χρεώστες διάφοροι			52.983.882,13			30.943.366,15
12. Λογ/μοι διαχείρισεως προκαταβ. & πιστώσ.			293.902,32			118.352,29
			<u>117.413.946,37</u>			<u>78.104.065,51</u>
<b>ΙΙΙ. Χρεόγραφα</b>						
1. Μετοχές			15.951,45			11.050,00
3. Λοιπά χρεόγραφα			9.979.500,00			9.979.500,00
			<u>9.995.451,45</u>			<u>9.990.550,00</u>
<b>ΙV. Διαθέσιμα</b>						
1. Ταμείο			1.705.233,71			1.812.432,68
3. Καταθέσεις όψεως και προθεσμίας			191.128.355,29			81.171.697,15
			<u>192.833.589,00</u>			<u>82.984.129,83</u>
<b>Σύνολο Κυκλοφορούντος Ενεργητικού (ΔΙ+ΔΙΙ+ΔΙΙΙ+ΔΙV)</b>			<u>355.599.843,48</u>			<u>203.162.513,05</u>
<b>Ε. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ</b>						
1. Έξοδα επομένων χρήσεων			960.390,66			1.007.816,22
2. Έσοδα χρήσεως εισπρακτέα			568.216,58			728.501,81
3. Λοιποί μεταβατικοί λογ. Ενεργητικού			118.447,66			137.219,95
			<u>1.647.054,90</u>			<u>1.873.537,98</u>
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ(Β+Γ+Δ+Ε)</b>			<u>1.226.179.295,31</u>			<u>910.750.788,68</u>
<b>ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΧΡΕΩΣΤΙΚΟ</b>						
1. Αλλότρια περιουσιακά στοιχεία			482,02			0,02
2. Χρεωστικοί λογ/μοι εγγυήσεων & εμπράγμ. ασφαλειών.			102.114.107,25			110.826.991,18
3. Απαιτήσεις από αμφοτεροβαρείς συμβάσεις			17,75			60.000.017,75
4. Λοιποί λογαριασμοί τάξεως			103.259.933,73			73.025.280,28
			<u>205.374.540,75</u>			<u>243.852.289,23</u>

**ΠΑΘΗΤΙΚΟ**
**A. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ**
**I. Κεφάλαιο μετοχικό**

1. Καταβλημένο

**Ποσά κλεισίμ. χρήσεως 2004**
**Ποσά Προηγ. Χρήσης 2003**
**III. Διαφορές αναπρ/γής-Επιχορηγ. επενδύσεων**

3. Επιχορηγήσεις επενδύσεων παγίου Ενεργ.

**IV. Αποθεματικά κεφάλαια**

1. Τακτικό αποθεματικό
- 
4. Εκτακτα αποθεματικά
- 
5. Αφορολόγητα αποθεματικά ειδικών διατάξεων νόμων
- 
- Μείον: Διαφορές ενοποίησης ( χρεωστικές )

**V. Αποτελέσματα εις νέο**

- Υπόλοιπο ζημιών χρήσεως εις νέο
- 
- Υπόλοιπο ζημιών προηγούμενων χρήσεων

**VI. Ποσά προοριζόμενα για αύξηση κεφαλαίου**

1. Ποσά προερχόμενα από βεβαιωμένα χρέη του Οργανισμού προς κεφαλαιοποίηση Άρθρο 5 Ν. 2669/98 & Επιχορηγήσεις

**IX. Δικαιώματα μειοψηφίας**

- Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (AI+AIII+AIV+AV+AVI+AIX)

**B. ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ & ΕΞΟΔΑ**

1. Προβλέψεις για αποζημίωση προσωπικού λόγω εξόδου από την υπηρεσία
- 
2. Λοιπές προβλέψεις

**Γ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ**
**I. Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις**

2. Δάνεια τραπεζών
- 
8. Λοιπές μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις

**II. Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις**

1. Προμηθευτές
- 
4. Προκαταβολές πελατών
- 
5. Υποχρεώσεις από φόρους - τέλη
- 
6. Ασφαλιστικοί οργανισμοί
- 
7. Μακρ/θεσμες υποχρεώσεις πληρωτέες στην επόμενη χρήση
- 
10. Μερίσματα πληρωτέα
- 
11. Πιστωτές διάφοροι
- 
12. Εκκρεμείς εγγραφές επιχειρήσεων που περιλαμβάνονται στην ενοποίηση προς τακτοποίηση

**Σύνολο υποχρεώσεων (Γ+II)**

1. Έσοδα επομένων χρήσεων
- 
2. Έξοδα χρήσεως δουλευμένα
- 
3. Λοιποί μεταβατικοί λογαριασμοί Παθητικού

**ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ (A+B+Γ+Δ)**
**ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ**

1. Δικαιούχοι αλλότριων περιουσιακών στοιχείων
- 
2. Πιστωτικοί λογ/μοι εγγυήσ. & εμπράγμ. ασφαλ.
- 
3. Υποχρεώσεις από αμφοτεροβαρείς συμβάσεις
- 
4. Λοιποί λογαριασμοί τάξεως

**ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ:**

- 1) Με βάση τις διατάξεις του Ν.2065/92 έγινε στη χρήση 2004 (ελεγχόμενη χρήση) αναπροσαρμογή της αξίας της κτήσεως των γηπέδων , των κτιρίων και των συσσωρευμένων αποσβέσεων των κτιρίων εξαιτίας της οποίας αυξήθηκε η αξία κτήσεως των γηπέδων και κτιρίων κατά ευρώ 34.039.553,65 και η αξία των συσσωρευμένων αποσβέσεων των κτιρίων κατά ευρώ 1.893.897,78 και προέκυψε διαφορά αναπροσαρμογής ποσού ευρώ 32.145.655,87 η οποία μείωσε της συσσωρευμένες ζημιές προηγούμενων χρήσεων του Ομίλου. Οι αποσβέσεις της χρήσεως υπολογίστηκαν στην αναπροσαρμοσμένη αξία των κτιρίων και είναι μεγαλύτερες από εκείνες που θα προέκυπταν εάν δεν είχε γίνει αναπροσαρμογή κατά ποσό 390.000,00 ευρώ περίπου.
- 
- 2) Στα κονδύλια του Ισολογισμού 1 Επισφαλείς-Επίδοκι πελάτες & χρεώστες 1 & 1Υποχρεώσεις από φόρους -τέλη 1 περιλαμβάνεται αντίστοιχα ποσό 6.118.665,00 ευρώ το οποίο αφορά βεβαίωση φόρου και σχετικών προσαυξήσεων για τις χρήσεις 1993-1998 από έλεγχο που διενήργησε το Π.Ε.Κ. Αθηνών στον Ο.Α.Σ.Α. Ο Οργανισμός (Ο.Α.Σ.Α.) δεν απεδέχθη το παραπάνω ποσό και έχει ήδη προσφύγει στα αρμόδια Διοικητικά Δικαστήρια και δεν διενήργησε σχετική πρόβλεψη σε βάρος των αποτελεσμάτων. Σχετικά με τις φορολογικές υποχρεώσεις που προέρχονται από τις ανέλεγκτες χρήσεις των εταιριών που περιλαμβάνονται στην ενοποίηση υπάρχει λεπτομερής αναφορά στο Προσάρτημα του Ομίλου.


**ΕΝΟΠΙΩΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΣ**

31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2004 (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2004)

	Ποσά κλειομεν. χρήσης 2004		Ποσά προηγ. χρήσης 2003	
<b>I. Αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως</b>				
Κύκλος εργασιών ( πωλήσεις )		171.120.622,47		165.770.702,77
ΜΕΙΟΝ: Κόστος Πωλήσεων		<u>508.935.115,54</u>		<u>447.995.307,71</u>
Μικτά αποτελέσματα (Ζημίες ) εκμεταλλεύσεως		-337.814.493,07		-282.224.604,94
ΠΛΕΟΝ: Άλλα έσοδα εκμεταλλεύσεως	116.114.431,61			115.655.727,26
Διαφορές ενσωματώσεως & καταλογισμού.	0,00	<u>116.114.431,61</u>	0,00	<u>115.655.727,26</u>
<b>Σ Υ Ν Ο Λ Ο</b>	-221.700.061,46		-166.568.877,68	
ΜΕΙΟΝ:				
1. Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	49.434.092,58		40.442.975,14	
2. Έξοδα λειτουργ. ερευνών & αναπτύξεως	1.173.729,91		796.217,33	
3. Έξοδα λειτουργίας διαθέσεως	6.468.117,34		5.241.656,53	
4. Διαφορές ενσωματώσεως και καταλογισμού	0,00	<u>57.075.939,83</u>	0,00	<u>46.480.849,00</u>
Μερικά αποτελέσματα (Ζημίες ) εκμεταλλεύσεως	-278.776.001,29		-213.049.726,68	
ΠΛΕΟΝ: 2. Έσοδα χρεογράφων	525.000,00		531.291,67	
ΠΛΕΟΝ: 4. Πιστωτικοί τόκοι & συναφή έσοδα	1.820.856,61		2.649.462,31	
	2.345.856,61		3.180.753,98	
Μείον: 1. Προβλέψεις υποτιμήσεως συμμ & χρεογράφων	0,00		62.325,00	
Μείον: 3. Χρεωστικοί τόκοι & συναφή έξοδα	<u>38.868.212,03</u>	<u>38.868.212,03</u>	<u>35.371.124,79</u>	<u>35.433.449,79</u>
<b>Ολικά αποτελέσματα ( Ζημίες ) εκμεταλλεύσεως</b>		<u>-36.522.355,42</u>		<u>-32.252.695,81</u>
		-315.298.356,71		-245.302.422,49
<b>II. ΠΛΕΟΝ: Έκτακτα αποτελέσματα</b>				
1. Έκτακτα & ανόργανα έσοδα	11.789.454,97		27.212.727,06	
2. Έκτακτα κέρδη	113.952,91		6.787.817,48	
3. Έσοδα προηγούμενων χρήσεων	2.215.367,56		1.762.085,23	
4. Έσοδα από προβλ. προηγ. χρήσεων	<u>7.607.686,77</u>		<u>4.132.344,92</u>	
	21.726.462,21		39.894.974,69	
ΜΕΙΟΝ:				
1. Έκτακτα & ανόργανα έξοδα	667.628,38		284.421,05	
2. Έκτακτες ζημίες	622.235,26		1.410.703,41	
3. Έξοδα προηγούμενων χρήσεων	6.041.187,27		10.027.417,46	
4. Προβλέψεις για έκτακτους κινδύνους	<u>1.482.701,65</u>	<u>8.813.752,56</u>	<u>12.912.709,65</u>	<u>14.022.167,87</u>
<b>Οργανικά &amp; έκτακτα αποτελέσματα ( Ζημίες )</b>		<u>-302.385.647,06</u>		<u>-219.429.615,67</u>
ΜΕΙΟΝ:				
Σύνολο αποσβέσεων παγίων στοιχείων	72.186.285,22		82.183.535,35	
Μείον : Οι από αυτές ενσωματωμ. στο λειτ. κόστος	<u>72.186.285,22</u>	<u>0,00</u>	<u>82.183.535,35</u>	<u>0,00</u>
<b>ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ( Ζημίες ) ΧΡΗΣΕΩΣ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ</b>		<u>-302.385.647,06</u>		<u>-219.429.615,67</u>
ΠΛΕΟΝ: Διαφορές φορολογικού ελέγχου προηγ. χρήσεων		0,00		-35.647,76
Φόρος εισοδήματος		0,00		-46.824,64
Λοιποί μη ενσωματωμένοι στο λειτουργικό κόστος φόροι		0,00		0,00
<b>ΚΑΘΑΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (Ζημίες) ΧΡΗΣΕΩΣ ΥΣΤΕΡΑ ΑΠΟ ΦΟΡΟΥΣ</b>		<u>-302.385.647,06</u>		<u>-219.512.088,07</u>
ΜΕΙΟΝ: Αναλογία μετοχών μειοψηφίας		0,00		0,00
<b>ΚΑΘΑΡΑ ΕΝΟΠΙΩΜΕΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ (Ζημίες) ΟΜΙΛΟΥ</b>		<u>-302.385.647,06</u>		<u>-219.512.088,07</u>

 Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ Δ.Σ.  
& ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ  
**ΣΙΜΟΣ Ε. ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ**  
Α.Δ.Τ.: Α 215147

 Ο ΓΕΝ.Δ/ΝΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤ/ΚΗΣ  
& ΕΜΠ/ΚΗΣ ΔΙΑΧ/ΣΗΣ  
**ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ**  
Α.Δ.Τ.: Κ 238364

 ΑΘΗΝΑ 1 ΙΟΥΝΙΟΥ 2005  
Η ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟΥ  
**ΜΑΡΙΑ Γ ΤΣΕΛΙΟΥ**  
Α.Δ.Τ.: Σ 546950



## ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΡΚΩΤΩΝ ΕΛΕΓΚΤΩΝ - ΛΟΓΙΣΤΩΝ

### ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ. ΜΕΤΟΧΟΥΣ ΤΟΥ «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ» ΚΑΙ ΤΩΝ ΘΥΓΑΤΡΙΚΩΝ ΤΟΥ

Ελέγξαμε, κατά τις διατάξεις του άρθρου 108 του Κ.Ν. 2190/1920 «περί ανώνυμων εταιρειών», τον ένατο ενοποιημένο Ισολογισμό και την ενοποιημένη Κατάσταση Αποτελεσμάτων, καθώς και το σχετικό Προσάρτημα, του «ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ» και των θυγατρικών του εταιρειών «Ε.ΘΕ.Λ» Α.Ε, «Η.Σ.Α.Π.» Α.Ε, «Η.Λ.Π.Α.Π» Α.Ε για τη χρήση που έληξε την 31 Δεκεμβρίου 2004. Εφαρμόσαμε τις διαδικασίες που κρίναμε κατάλληλες για το σκοπό του ελέγχου μας, οι οποίες είναι σύμφωνες με τις αρχές και τους κανόνες ελεγκτικής που ακολουθεί το Σώμα Ορκωτών Ελεγκτών Λογιστών και επαληθεύσαμε τη συμφωνία του περιεχομένου της ενοποιημένης Εκθέσεως Διαχειρίσεως με τις παραπάνω ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις. Δεν επεκταθήκαμε στον έλεγχο των οικονομικών καταστάσεων της θυγατρικής επιχειρήσεως, «Η.Σ.Α.Π.» Α.Ε, που περιλαμβάνονται στην ενοποίηση και αντιπροσωπεύουν ποσοστό 42,36 % των ενοποιημένων συνόλων ενεργητικού καθώς και ποσοστό 24,21 % επί του κύκλου εργασιών. Οι καταστάσεις αυτές έχουν ελεγχθεί από άλλους αναγνωρισμένους ελεγκτές, στο πιστοποιητικό ελέγχου των οποίων βασιστήκαμε για να εκφράσουμε τη γνώμη μας που ακολουθεί, στο μέτρο που αυτή σχετίζεται με τα περιλαμβανόμενα στην ενοποίηση κονδύλια της πιο πάνω επιχειρήσεως. Από τον έλεγχό μας αυτό προέκυψαν τα εξής:

- 1) Στη χρήση 2001 τέθηκαν σε κυκλοφορία 295 λεωφορεία σύγχρονης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας για τα οποία δεν διενεργήθηκαν αποσβέσεις ποσού 47.003 χιλ. € περίπου με συνέπεια να εμφανίζεται ισόποσα αυξημένη η καθαρή θέση του Ομίλου την 31.12.2004. Από το ποσό αυτό 13.489 χιλ. € περίπου έπρεπε να επιβαρύνουν τα αποτελέσματα της παρούσας χρήσεως. Επίσης δεν διενεργήθηκαν αποσβέσεις επί του αναλογικού συστήματος τηλεματικής, που τέθηκε σε λειτουργία εντός του 2002 ποσού 1.612 χιλ. € περίπου με συνέπεια να εμφανίζεται ισόποσα αυξημένη η καθαρή θέση του Ομίλου την 31.12.2004. Από το ποσό αυτό 703 χιλ. € περίπου έπρεπε να επιβαρύνουν τα αποτελέσματα της παρούσας χρήσεως.
- 2) Στο κονδύλι του Ενεργητικού Δ.Ι 4 «Πρώτες και βοηθητικές ύλες - αναλώσιμα υλικά - ανταλλακτικά παγίων και είδη συσκευασίας», περιλαμβάνεται και ποσό 8.230 χιλ. € περίπου που αφορά σε αποθέματα της Η.Σ.Α.Π. Α.Ε. Λόγω του πολύ μεγάλου αριθμού των ειδών αυτών και της ελλείψεως επαρκών στοιχείων, δεν είναι εφικτό να προσδιοριστούν τα απαξιωμένα αποθέματα και κατά συνέπεια να εκτιμηθεί η αναγκαία πρόβλεψη υποτίμησης, που ενδεχομένως απαιτείται.
- 3) Δεν σχηματίστηκαν προβλέψεις σε βάρος των αποτελεσμάτων χρήσεως για επισφαλείς και επίδικες απαιτήσεις ποσού 1.651 χιλ. € και ενδεχόμενες υποχρεώσεις ποσού 16.988 χιλ. € περίπου από τις οποίες ποσό 6.089 χιλ. € διεκδικούνται έντοκα (1.397 χιλ. € από το 1997 και 4.692 χιλ. € από το 1991).
- 4) Το κονδύλι του Ενεργητικού Π.ΙΙ 2 «Συμμετοχές σε λοιπές επιχειρήσεις» ποσού ΕΥΡΩ 33.023,55 αντιπροσωπεύει την αξία κτήσεως μετοχών Ανώνυμης Εταιρείας, η οποία ελέγχεται από Ορκωτό Ελεγκτή-Λογιστή και οι μετοχές της δεν είναι εισηγμένες στο Χ.Α.Α., μειωμένη με την πρόβλεψη υποτίμησης που σχηματίστηκε σε προηγούμενες χρήσεις. Εάν η αποτίμηση της εν λόγω συμμετοχής είχε γίνει σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ν. 2190/1920, τότε η αξία αυτών θα ήταν μειωμένη κατά το ποσό των ΕΥΡΩ 33.023,55 με αντίστοιχη μείωση των Ιδίων Κεφαλαίων της Εταιρείας.
- 5) Η θυγατρική εταιρεία Ε.ΘΕ.Λ. Α.Ε. βασιζόμενη στην υπ' αριθμ. 205/88 γνωμοδότηση της ολομέλειας των Νομικών Συμβούλων της Διοικήσεως και το άρθρο 31 παρ. 1η Ν. 2238/94, σχημάτισε πρόβλεψη αποζημιώσεως λόγω εξόδου από την υπηρεσία του προσωπικού που θεμελιώνει δικαίωμα συνταξιοδότησης μέχρι το τέλος της επόμενης χρήσεως ποσού 4.050 χιλ. €. Αν η πρόβλεψη αυτή σχηματιζόταν για το σύνολο του προσωπικού της όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του ΚΝ 2190/1920 σε συνδυασμό με τις διατάξεις του Ν. 3144/2003, το σωρευμένο ύψος της θα ανερχόταν την 31/12/2004 στο ποσό των 60,7 εκατ. € περίπου και τα ενοποιημένα αποτελέσματα θα επιβαρύνονταν με ποσό 56,7 εκατ. € περίπου.
- 6) Κατά του Ο.Α.Σ.Α. σύμφωνα με επιστολή του Νομικού Συμβούλου, οι μέτοχοι των πρώην ΣΕΠ έχουν εγείρει αγωγές και διεκδικούν τόκους υπερημερίας, για το κεφάλαιο του εξώδικου συμβιβασμού που έγινε στη χρήση 2001 μεταξύ Ο.Α.Σ.Α. και ΣΕΠ συνολικού ποσού 11.090 χιλ. €, έναντι των οποίων ο οργανισμός δεν έχει σχηματίσει καμία πρόβλεψη. Ακόμη μέτοχοι των πρώην ΣΕΠ έχουν εγείρει αγωγές κατά του Ο.Α.Σ.Α. και διεκδικούν συνολικό ποσό της τάξεως των 141 εκατ. €, για τις οποίες η Νομική Υπηρεσία προβλέπει την απόρριψή τους και για το λόγο αυτό δεν σχηματίστηκε σχετική πρόβλεψη.
- 7) Τα αποτελέσματα χρήσεως επιβαρύνθηκαν με δαπάνες μισθοδοσίας προσωπικού Ε.ΘΕ.Λ. και Η.Λ.Π.Α.Π. που ήταν αποσπασμένο σε διάφορες δημόσιες υπηρεσίες ποσού 2.123 χιλ. € περίπου.

Σημειώνουμε ότι τα ποσά των ανωτέρω παρατηρήσεών μας δεν λήφθηκαν υπόψη για τη σύνταξη των ενοποιημένων οικονομικών καταστάσεων. Κατά τη γνώμη μας (αφού ληφθούν υπόψη οι παραπάνω παρατηρήσεις μας και οι σημειώσεις του Ισολογισμού του Ομίλου), οι ενοποιημένες αυτές οικονομικές καταστάσεις έχουν καταρτιστεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Κωδ. Ν.2190/20 και απεικονίζουν βάσει των σχετικών διατάξεων που ισχύουν και λογιστικών αρχών και μεθόδων που εφαρμόζει η μητρική εταιρεία και οι οποίες έχουν γίνει γενικά παραδεκτές και δεν διαφέρουν από εκείνες που εφαρμόστηκαν στην προηγούμενη χρήση, την περιουσιακή διάρθρωση, τη χρηματοοικονομική θέση και τα αποτελέσματα του συνόλου των επιχειρήσεων που περιλαμβάνονται στην ενοποίηση της 31/12/2004 με την προϋπόθεση συνέχισης των δραστηριοτήτων των εταιριών του Ομίλου, δεδομένου ότι για όλες τις εταιρίες που συμμετέχουν στην ενοποίηση συντρέχουν οι προϋποθέσεις εφαρμογής είτε του άρθρου 47 είτε των άρθρων 47 & 48 παραγρ.1 του Κ.Ν 2190/192

ΑΘΗΝΑ 16 Ιουνίου 2005  
Οι Ορκωτοί Ελεγκτές - Λογιστές

**ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΗΛ. ΚΟΥΤΡΑΣ**  
Α.Μ. ΣΟΕΛ 13601

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝ. ΜΠΑΤΣΟΥΛΗΣ**  
Α.Μ. ΣΟΕΛ 14001

