

---

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Εισαγωγή.....	2
1.2 Εξειδίκευση της μεθοδολογίας προσέγγισης.....	2
1.3 Πληροφορίες για το παραδοτέο .....	3
1.4 Περιεχόμενα Παραδοτέου.....	3
1.5 Το όραμα του ΗΛΠΑΠ .....	4
2. Χαρακτηριστικά σχεδίων δράσης.....	6
2.1 Σύνδεση Επιχειρησιακών Στόχων με τις Δράσεις και τα Έργα.....	6
2.2 Αναλυτική περιγραφή Δράσεων.....	9
2.3 Συσχέτιση ευρημάτων συνθετικής διάγνωσης – δράσεων.....	48
2.4 Ιεράρχηση δράσεων.....	51
2.5 Κατηγοριοποίηση των δράσεων με βάση την σημασία τους.....	54
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.....	58

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

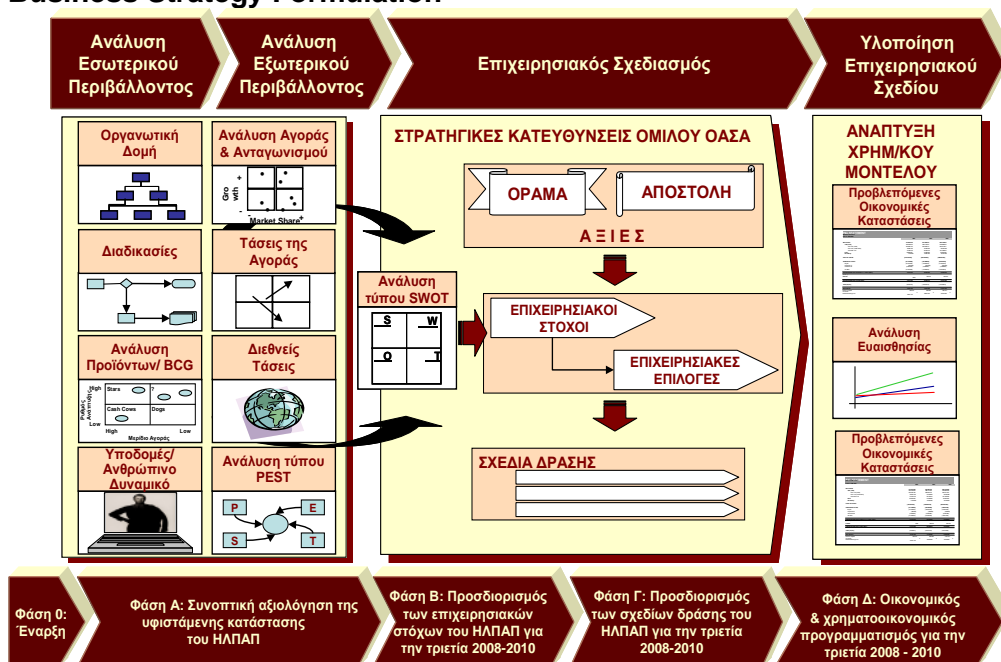
1.1 Η παρούσα έκθεση αποτελεί τον Τόμο Α΄ (Δράσεις του Επιχειρησιακού Σχεδίου) της Φάσης Γ΄ (επικαιροποίηση για το διάστημα 2011-2013) για του έργου με τίτλο «Επιχειρησιακό Σχέδιο του ΗΛΠΑΠ, 2008 – 2013». **Σκοπός και αντικείμενο του Έργου**

Κατά τον επιχειρησιακό σχεδιασμό του ΗΛΠΑΠ για την τριετία 2011 – 2013 ακολουθήθηκαν οι κατευθύνσεις του Στρατηγικού Σχεδίου του Ομίλου ΟΑΣΑ για την περίοδο 2008-2013 και λήφθηκε υπόψη η εγκύκλιος της ΕΓΔΕΚΟ του ΥΠΟΙΟ για τον τρόπο σύνταξης των Επιχειρησιακών Σχεδίων των ΔΕΚΟ.

### 1.2 Εξειδίκευση της μεθοδολογίας προσέγγισης

Για την εκτέλεση του παρόντος έργου, χρησιμοποιείται η μεθοδολογία Business Strategy Formulation, η οποία είναι μια περιεκτική προσέγγιση που βοηθάει στην χάραξη επιχειρησιακών επιλογών στα πλαίσια του οράματος ενός οργανισμού και υποστηρίζει την επιτυχημένη εξειδίκευση αυτών σε επιχειρησιακούς άξονες, ικανούς να υλοποιήσουν τις στρατηγικές επιλογές και τους στόχους του οργανισμού. Η μεθοδολογία Business Strategy Formulation παρουσιάζεται στο διάγραμμα που ακολουθεί.

Σχήμα 1-1: Business Strategy Formulation



### 1.3 Πληροφορίες για το παραδοτέο

Κατά την φάση του έργου με τίτλο «Επιχειρησιακό Σχέδιο του ΗΛΠΑΠ, 2009 – 2011» προσδιορίστηκαν οι επιχειρησιακοί στόχοι της εταιρείας. Ο επιχειρησιακός προγραμματισμός κάλυψε τις τέσσερις διακριτές διαστάσεις: Οικονομική αποτελεσματικότητα - Εξυπηρέτηση των αποδεκτών των υπηρεσιών - Εσωτερική βελτίωση – Ανάπτυξη, οι οποίες προβλέπονται από τις γενικές αρχές επιχειρησιακού σχεδιασμού των ΔΕΚΟ. Επίσης, ο Επιχειρησιακός Σχεδιασμός του ΗΛΠΑΠ συνδέθηκε, τόσο με τους Στρατηγικούς Στόχους του Ομίλου ΟΑΣΑ, όσο και τους σχετικούς Άξονες Προτεραιότητας που αναφέρονται στο επιχειρησιακό του σχέδιο.

Στο παρόν «Σχέδια Δράσης του ΗΛΠΑΠ, 2011 – 2013» εξειδικεύονται οι επιχειρησιακοί στόχοι σε διακριτές δράσεις και συνεπακόλουθα έργα. Οι δράσεις και τα έργα βασίστηκαν στις ποσοτικές και ποιοτικές παραδοχές που καθορίστηκαν κατά την ανάπτυξη των επιχειρησιακών στόχων

### 1.4 Περιεχόμενα Παραδοτέου

Ο τόμος Α΄ «Σχέδια Δράσης του ΗΛΠΑΠ, 2011 – 2013» του Παραδοτέου 2 «Σχέδια Δράσης και Οικονομικός Προγραμματισμός», αποτελείται από:

- Το παρόν εισαγωγικό *Κεφάλαιο 1*
- Το *Κεφάλαιο 2* «Χαρακτηριστικά Σχεδίων Δράσης» το οποίο περιέχει την αναλυτική περιγραφή, τους κρίσιμους παράγοντες και τους δείκτες μέτρησης των Δράσεων του ΗΛΠΑΠ. Στο ίδιο κεφάλαιο πραγματοποιείται και η σύνδεση των Επιχειρησιακών Στόχων με τις Δράσεις και τα Έργα. Τέλος, παρατίθεται ο πίνακας συσχέτισης των ευρημάτων της συνθετικής διάγνωσης με τις Δράσεις.

### 1.5 Το όραμα του ΗΛΠΑΠ

Το όραμα του ΗΛΠΑΠ περιληπτικά αποτυπώνεται παρακάτω:

#### **ΣΚΟΠΟΣ**

Να συνεισφέρουμε στην εξέλιξη μιας σύγχρονης και αναπτυσσόμενης κοινωνίας, η οποία προσφέρει στους πολίτες της σύγχρονες και παραγωγικές υποδομές. Αυτό το κάνουμε προσφέροντας στον πληθυσμό, που μετακινείται εντός του Λεκανοπεδίου Αττικής, οικολογικό - συγκοινωνιακό έργο με ασφάλεια, ταχύτητα, αξιοπιστία και οικονομία.

## **ΑΞΙΕΣ**

### **Σεβασμός**

- Κατανοούμε τις ανάγκες του επιβάτη και φροντίζουμε γι' αυτές με κοινωνική ευαισθησία
- Συμπεριφερόμαστε με ευγένεια στον επιβάτη και βελτιώνουμε την ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών
- Εργαζόμαστε με ομαδικό πνεύμα και αλληλοεκτίμηση
- Επιδιώκουμε συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα μέρη εντός και εκτός εταιρείας

### **Αποτελεσματικότητα**

- Εργαζόμαστε με ζήλο και υπευθυνότητα, ακολουθώντας το τετράπτυχο:  
α) προγραμματισμός β) εκτέλεση γ) έλεγχος δ) ανάδραση
- Αναλαμβάνουμε πρωτοβουλίες στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων μας
- Τηρούμε τις δεσμεύσεις μας
- Εστιάζουμε στην επίλυση των θεμάτων, που προκύπτουν είτε από τους πελάτες είτε από τους συνεργάτες μας

### **Προοδευτικότητα**

- Συνεχής βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών προς τους επιβάτες και των συνθηκών εργασίας των εργαζομένων
- Άσκηση επιρροής στο χώρο των συγκοινωνιών, με στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών, υιοθετώντας νέες τεχνολογίες και προσφέροντας στην πρόοδο της κοινωνίας
- Προσφέρουμε στο κοινωνικό σύνολο σε θέματα που δραστηριοποιούμαστε

### **Ασφάλεια**

- Σεβόμαστε και τηρούμε τον Κ.Ο.Κ. και τους κανονισμούς του ΗΛΠΑΠ
- Προνοούμε για την ασφάλεια των επιβατών
- Στοχεύουμε σε ένα εργασιακό περιβάλλον χωρίς ατυχήματα, τηρώντας όλους τους κανονισμούς ασφαλείας και υγιεινής

### **Περιβαλλοντική Ευαισθησία - Οικολογική Συνείδηση**

- Λαμβάνουμε μέτρα για την εξοικονόμηση ενέργειας
- Ανακυκλώνουμε και απορρίπτουμε με ασφάλεια τα απόβλητα και τα άχρηστα υλικά της παραγωγικής διαδικασίας
- Υιοθετούμε μέτρα και βάζουμε στόχους, που αποσκοπούν στην ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων της δραστηριότητάς μας στο περιβάλλον
- Επέκταση ωφέλιμης ζωής πάγιων και αναλωσίμων περιουσιακών στοιχείων

## **ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ**

Ο ΗΛΠΑΠ είναι ο προτιμώμενος φορέας στα επίγεια Μέσα Μαζικής Μεταφοράς με πρωτεύοντα ρόλο στην Πόλη, με ικανοποιημένους Εργαζόμενους και Επιβατικό Κοινό.

## 2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΩΝ ΔΡΑΣΗΣ

### 2.1 Σύνδεση Επιχειρησιακών Στόχων με τις Δράσεις και τα Έργα

Κάθε Επιχειρησιακός Στόχος εξειδικεύεται σε διακριτές δράσεις και συνεπακόλουθα έργα. Ακολουθώντας τις αρχές του επιχειρησιακού σχεδιασμού και τις κατευθυντήριες οδηγίες για τις ΔΕΚΟ, κάθε έργο εντάσσεται υποχρεωτικά μόνο σε μια δράση και μια δράση εξυπηρετεί υποχρεωτικά μόνο ένα Επιχειρησιακό Στόχο.

Ως **δράση** ορίζεται η ομαδοποίηση ομοειδών έργων (από άποψη φυσικού αντικειμένου).

Ως **έργο** ορίζεται (α) η φυσική – οικονομική – χρονική περιγραφή των επενδυτικών / αναπτυξιακών εργασιών (π.χ. όπως αυτή παρουσιάζεται σήμερα σε τεχνικά δελτία) (β) η κάθε δραστηριότητα που εκτελείται εσωτερικά στον ΗΛΠΑΠ και σχετίζεται με επιτελικές εργασίες, με την παραγωγή προϊόντων / υπηρεσιών, με την υποστήριξη της παραγωγής, κτλ.

Στον πίνακα που ακολουθεί, πραγματοποιείται η σύνδεση των Στρατηγικών Στόχων του ΟΑΣΑ, των Επιχειρησιακών Στόχων του ΗΛΠΑΠ και των Δράσεων και Έργων της Εταιρείας.

Στρατηγικοί Στόχοι	Επιχειρησιακοί Στόχοι ΗΛΠΑΠ	Δράσεις	Έργα
<b>Στρατηγικός Στόχος 1:</b> Ενιαίος σχεδιασμός και εσωτερική οργάνωση του Συστήματος παροχής Αστικών Συγκοινωνιών Αττικής για την εξυπηρέτηση του πολίτη βάσει κοινωνικών, οικονομικών, επιχειρησιακών βέλτιστων πρακτικών	<ul style="list-style-type: none"> <li>ΕΣ_2: Ολοκλήρωση θεσμικών, οργανωτικών και λειτουργικών αλλαγών</li> </ul>	1. Προγράμματα εκπαίδευσης και κατάρτισης	<ul style="list-style-type: none"> <li>Υλοποίηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ΕΣ_3: Εισαγωγή νέων τεχνολογιών εταιρικής διακυβέρνησης και διαχείρισης συγκοινωνιακού έργου.</li> </ul>	2. Αναδιοργάνωση Επιχειρησιακών Διαδικασιών (BPR)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Εκπόνηση μελέτης</li> <li>Υλοποίηση</li> </ul>
		3. Τηλεματική για τη διαχείριση του στόλου	<ul style="list-style-type: none"> <li>Τηλεματική του ΗΛΠΑΠ σε συνεργασία με τον ΟΑΣΑ μέσω ΣΔΙΤ (τηλεματική – 1)</li> <li>Μεταβατικό σύστημα τηλεματικής στο σύνολο του στόλου του ΗΛΠΑΠ (τηλεματική – 2)</li> </ul>
<b>Στρατηγικός Στόχος 2:</b> Εξασφάλιση όλων των αναγκαίων υποδομών για την ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών και την ορθολογική επέκταση, λειτουργία και εκσυγχρονισμό του δικτύου	<ul style="list-style-type: none"> <li>ΕΣ_4: Ολοκλήρωση εργασιών εκσυγχρονισμού αμαξοστασίων, συστημάτων ηλεκτροδότησης, εναέριου δικτύου</li> </ul>	9. Δομητική αποκατάσταση κτιρίου αμαξοστασίου Αττικής.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Απόφαση για δημοπράτηση (μελέτη – κατασκευή)</li> <li>Τεύχη δημοπράτησης</li> <li>Διαγωνισμός</li> <li>Υλοποίηση</li> </ul>
		10. Μελέτη αποτύπωσης, ψηφιοποίησης και σχεδιασμού εφαρμογής διαχείρισης του εναέριου και του υπόγειου δικτύου ηλεκτροδότησης των τρόλλευ.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Αποτύπωση εναέριου δικτύου ηλεκτροδότησης των τρόλλευ</li> <li>Ψηφιοποίηση των διαθέσιμων σχεδίων του υπόγειου δικτύου</li> <li>Σχεδιασμός και ανάπτυξη συστήματος για την ενιαία απεικόνιση των γεωγραφικών πληροφοριών και στοιχείων του δικτύου</li> </ul>
		12. Σύνδεση αμαξοστασίου Ρούφ με το υπάρχον δίκτυο των τρόλλευ του Πειραιά.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Μελέτη</li> <li>Τεύχη δημοπράτησης</li> <li>Προμήθεια υλικού</li> </ul>

Στρατηγικοί Στόχοι	Επιχειρησιακοί Στόχοι ΗΛΠΑΠ	Δράσεις	Έργα
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Κατασκευή δικτύου</li> </ul>
		13. Αντικατάσταση παλαιών στύλων του εναέριου δικτύου περιοχής Αθηνών – Πειραιώς.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Αποτύπωση στύλων</li> <li>Τεύχη δημοπράτησης</li> <li>Προμήθεια υλικού – στύλοι</li> <li>Εγκατάσταση στύλων</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ΕΣ_5: Αντικατάσταση παλαιών οχημάτων και επεκτάσεις γραμμών</li> </ul>	4. Ανανέωση οχημάτων	<ul style="list-style-type: none"> <li>Προμήθεια οχημάτων σύμφωνα με τα πορίσματα της μελέτης σκοπιμότητας και προδιαγραφών</li> </ul>
		11. Ενέργειες εξορθολογισμού συγκοινωνιακού έργου	<ul style="list-style-type: none"> <li>Αναδιάρθρωση συγκοινωνιακών γραμμών μικρής έκτασης.</li> <li>Προμήθεια οχημάτων με διπλή άρθρωση</li> </ul>
<b>Στρατηγικός Στόχος 3:</b> Ανάπτυξη ενός σύγχρονου, περιβαλλοντικά «καθαρού» και ενεργειακά αποδοτικού ΣΑΣΑ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ΕΣ_6: Εισαγωγή συστημάτων διαχείρισης βιομηχανικών αποβλήτων &amp; βελτίωση της κατανάλωσης ενέργειας</li> </ul>	5. Συστήματα ενεργειακής αποδοτικής οδήγησης	<ul style="list-style-type: none"> <li>Εφαρμογή συστήματος Eco – Drive στο σύνολο της δύναμης των οδηγών</li> </ul>
		6. Έρευνα και εφαρμογή εναλλακτικών παρόχων ενέργειας για κίνηση οχημάτων	<ul style="list-style-type: none"> <li>Έρευνα εναλλακτικών παρόχων ενέργειας για την κίνηση των οχημάτων</li> </ul>


Στρατηγικοί Στόχοι	Επιχειρησιακοί Στόχοι ΗΛΠΑΠ	Δράσεις	Έργα
Στρατηγικός Στόχος 4: Βελτίωση της ασφάλειας χρήσης και της προσβασιμότητας των ΜΜΜ από όλους τους πολίτες και αντιμετώπιση κρίσεων	<ul style="list-style-type: none"> <li>ΕΣ_1: Ολοκλήρωση εργασιών διευκόλυνσης της πρόσβασης σε εμποδιζόμενα άτομα (σε εκδοτήρια, σταθμαρχεία, στάσεις, οχήματα )</li> </ul>	7.Μέριμνα για την πρόσβαση των εμποδιζόμενων ατόμων στο ΣΑΣΑ σε όλα τα σημεία διεπαφής	<ul style="list-style-type: none"> <li>Οργάνωση, κατασκευή και τροποποίηση των σταθμών μετεπιβίβασης που βρίσκονται στην δικαιοδοσία του ΗΛΠΑΠ για την εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων ατόμων</li> <li>Οργάνωση, κατασκευή και τροποποίηση των εκδοτηρίων του ΗΛΠΑΠ για την εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων ατόμων</li> </ul>
		8.Υπηρεσίες εντός των οχημάτων διευκόλυνσης των εμποδιζόμενων ατόμων	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ανάπτυξη εντός των οχημάτων της απαραίτητης υποδομής για την διευκόλυνση των εμποδιζόμενων ατόμων</li> </ul>

## 2.2 Αναλυτική περιγραφή Δράσεων

Στην παρούσα Ενότητα πραγματοποιείται αναλυτική παρουσίαση των Δράσεων του Επιχειρησιακού Σχεδίου του ΗΛΠΑΠ για την τριετία 2011 – 2013, καθώς και των Έργων που συνθέτουν τις εν λόγω Δράσεις. Η δομή παρουσίασης κάθε δράσης / έργων έχει ως εξής:

1. Στην αναλυτική περιγραφή της δράσης αποτυπώνεται η σχετική σύνδεση κάθε δράσης με τον αντίστοιχο Επιχειρησιακό Στόχο του ΗΛΠΑΠ και τον Στρατηγικό στόχο του ΟΑΣΑ. Ακολουθεί η τεκμηρίωση της ανάγκης υλοποίησης της δράσης, καθώς και σχετική αναφορά στη υφιστάμενη κατάσταση και στις ενέργειες που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί ή/και δρομολογηθεί προς την κατεύθυνση υλοποίησης κάθε δράσης. Τέλος, πραγματοποιείται παρουσίαση των Έργων που συνθέτουν την εκάστοτε Δράση και γίνεται αναφορά στους Δικαιούχους και Αποδέκτες.
2. Η τεκμηρίωση της σκοπιμότητας και εφικτότητας της εκάστοτε δράσης, γίνεται μέσω της καταγραφής του οφέλους και των θετικών επιδράσεων που επιτυγχάνονται με την υλοποίησής της, καθώς και με την αποτύπωση των παραμέτρων που θα συντελέσουν στην επιτυχή ολοκλήρωση της δράσης. Τέλος, την τεκμηρίωση συνοδεύει συγκριτική σχηματική απεικόνιση του βαθμού εφικτότητας / σκοπιμότητας.
3. Η παρακολούθηση των εκροών και των αποτελεσμάτων που προκύπτουν με την υλοποίηση των έργων, πραγματοποιείται μέσω δεικτών, όπου καταγράφεται η στοχοθεσία του βαθμού επίτευξής τους.
4. Το χρονοδιάγραμμα της δράσης αναλύεται σε επίπεδο χρονοδιαγράμματος υλοποίησης έργου, αποτυπώνοντας τη διάρκεια του κατά την τριετία αναφοράς.
5. Η πηγή χρηματοδότησης της κάθε δράσης και το εκτιμώμενο όφελος όπου είναι αυτά δυνατά.
6. Τέλος, στην ανάλυση κόστους, αποτυπώνεται σε επίπεδο έργου, η κατανομή του κόστους στα τρία (3) έτη αναφοράς.

Τίτλος:	1. Προγράμματα εκπαίδευσης και κατάρτισης
Αναλυτική περιγραφή:	<p>                             Η Δράση «Προγράμματα εκπαίδευσης και κατάρτισης» συμβάλει στην βελτίωση του ανθρώπινου δυναμικού του ΗΛΠΑΠ και συνεπακόλουθα στην αύξηση της παραγωγικότητάς του. Η Δράση υπάγεται στον Επιχειρησιακό Στόχο 3 «Εισαγωγή νέων τεχνολογιών εταιρικής διακυβέρνησης και διαχείρισης συγκοινωνιακού έργου.» που εξειδικεύει τον Στρατηγικό Στόχο 1 του ΟΑΣΑ «Ενιαίος σχεδιασμός και εσωτερική οργάνωση του Συστήματος παροχής Αστικών Συγκοινωνιών Αττικής για την εξυπηρέτηση του πολίτη βάσει κοινωνικών, οικονομικών, επιχειρησιακών βέλτιστων πρακτικών»                         </p> <p>                             Όπως αναφέρεται και στο Επιχειρησιακό Σχέδιο του ΗΛΠΑΠ, 2009 - 2011, προκειμένου να αναπτυχθούν τα προγράμματα εκπαίδευσης και κατάρτισης στον ΗΛΠΑΠ θα πρέπει να αντιμετωπιστούν μια σειρά ζητημάτων όπως:                         </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ο περιορισμός στην χρηματοδότηση των προγραμμάτων ο οποίος περιορίζεται στο ύψος του 0,45% των εργοδοτικών εισφορών, του ΛΑΕΚ.</li> <li>- Απουσία αποτελεσματικής σύνδεσης εκπαίδευσης με κίνητρα</li> <li>- Απουσία συστηματικής αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας της εκπαίδευσης.</li> </ul> <p>                             Κατά την εξεταζόμενη τριετία, οι σημαντικότερες ανάγκες για εκπαίδευση και κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού του ΗΛΠΑΠ μπορούν να κατηγοριοποιηθούν στις ακόλουθες κατηγορίες:                         </p> <ol style="list-style-type: none"> <li> <b>1. Εκπαίδευση του προσωπικού κίνησης.</b> Έχει κριθεί αναγκαίο το προσωπικό κίνησης να παρακολουθήσει εκπαιδευτικό πρόγραμμα το οποίο θα οδηγή στο «Πιστοποιητικό Επαγγελματικής Ικανότητας (ΠΕΙ)» (Οδηγία 2003/59/ΕΚ) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.                     </li> <p>Επίσης κρίνεται απαραίτητη η εκπαίδευση των οδηγών σε θέματα:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• επικοινωνίας με επιβατικό κοινό,</li> <li>• διαχείρισης κρίσεων</li> </ul> <li> <b>2. Εκπαίδευση σε θέματα ασφαλείας.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• οδική συμπεριφορά,</li> <li>• υγιεινή και ασφάλεια στην εργασία,</li> <li>• πρώτες βοήθειες.</li> </ul> <p>                             Για να γίνει δυνατή η πραγματοποίηση του συγκεκριμένου εκπαιδευτικού προγράμματος θα πρέπει να ξεπεραστούν λειτουργικά προβλήματα όπως η ώρα διεξαγωγής των σεμιναρίων (εντός ή εκτός ωραρίου εργασίας)                         </p> </li> <li> <b>3. Εκπαίδευση χρηστών στο ERP.</b> Έχει ήδη ξεκινήσει πρόγραμμα εκπαίδευσης χρηστών στις εφαρμογές του ERP, από τα δύο προηγούμενα έτη, το οποίο συνεχίζεται και το οποίο αναμένεται να ολοκληρωθεί εντός του 2011 και ειδικότερα για τους πιο άμεσα εμπλεκόμενους εργαζόμενους (περίπου 120 άτομα).                     </li> <li> <b>4. Εκπαίδευση σε ειδικά θέματα.</b> Τα εν λόγω σεμινάρια αναφέρονται στις ειδικότερες ανάγκες κάθε κατηγορίας προσωπικού. Εκπαιδευτικά                     </li> </ol>


	<p>προγράμματα σε ειδικά θέματα πραγματοποιούνται παγίως στον ΗΛΠΑΠ και θα συνεχίσουν να πραγματοποιούνται μέσα στην ερχόμενη τριετία.</p> <p><b>5. Εκπαίδευση στα συστήματα ποιότητας ISO.</b> 2ήμερα εκπαιδευτικά σεμινάρια σε εμπλεκόμενους για τα συστήματα πιστοποίησης ISO. Πραγματοποιούνται από το 2007 και προσαρμόζονται σύμφωνα με τις ανάγκες της εταιρείας ως προς την εφαρμογή των εν λόγω συστημάτων (Πρότυπο 9001 του 2008). Ανάγκες εκπαίδευσης σε συστήματα ποιότητας θα εμφανιστούν επίσης κατά την εφαρμογή των προτύπων 14001 και 18001, 1429.</p> <p><b>6. Στόχοι και γενική αποδοτικότητα</b></p> <p>Το Έργο που υπάγεται στην παρούσα Δράση είναι το ακόλουθο:</p> <p>Υλοποίηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων</p>
<p><b>Δικαιούχοι:</b></p>	<p>Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών</p>
<p><b>Αποδέκτες:</b></p>	<p>Σύνολο εργαζομένων ΗΛΠΑΠ</p>
<p><b>ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ &amp; ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ</b></p>	
<p><b>Όφελος &amp; Θετικές επιδράσεις</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Αύξηση παραγωγικότητας εργαζομένων</li> <li>- Ικανότητα προσωπικού να ανταπεξέλθει στις συνθήκες της ΚτΠ</li> <li>- Δημιουργία προϋποθέσεων για τη συνεχή αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού του ΗΛΠΑΠ</li> <li>- Βελτίωση της εταιρικής κουλτούρας</li> </ul>
<p><b>Σκοπιμότητα &amp; εφικτότητα</b></p>	
<p><b>Συντελεστές επιτυχίας</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης ανθρωπίνων πόρων</li> <li>- Εξεύρεση νέων πόρων για την χρηματοδότηση των προγραμμάτων εκπαίδευσης</li> <li>- Σύνδεση εκπαίδευσης με κίνητρα</li> <li>- Συστηματική αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας της εκπαίδευσης</li> </ul>

<b>ΠΟΣΟΤΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ &amp; ΣΤΟΧΟΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ / ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ</b>													
<b>Δείκτες Εκροής</b>	<b>2011</b>				<b>2012</b>				<b>2013</b>				
Δείκτης 1 : Αριθμός προγραμματισμένων εκπαιδευτικών προγραμμάτων	35				35				35				
Δείκτης 2 : Ποσοστό υλοποίησης εκπαιδευτικών προγραμμάτων													
Δείκτης 3 : Αριθμός ανθρωποωρών κατάρτισης	6.000				6.000				6.000				
<b>Δείκτες Αποτελεσμάτων</b>	<b>2011</b>				<b>2012</b>				<b>2013</b>				
Δείκτης 1: Ποσοστό προσωπικού που παρακολούθησε έστω ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα ανά έτος	50%				50%				50%				
Δείκτης 2: Βαθμός αξιοποίησης προγραμμάτων εκπαίδευσης στο περιβάλλον λειτουργίας.	80%				100%				100%				
<b>ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ</b>													
ID	TASK Name	2011				2012				2013			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1	Εκπαιδευτικά προγράμματα												
<b>ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ</b>													
<b>Κόστος Έργων</b>													
Υλοποίηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων <sup>1</sup>													
<b>Συνολικό κόστος Δράσης</b>													
<b>ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΔΡΑΣΗΣ</b>													
- Δανεισμός													
- Ίδιοι Πόροι													
- Συγχρηματοδοτούμενα													
- Π.Δ.Ε.													
- ΛΑΕΚ													

Τίτλος:	<b>2. Αναδιοργάνωση Επιχειρησιακών Διαδικασιών (BPR)</b>
<b>Αναλυτική περιγραφή:</b>	<p>Η Δράση «Αναδιοργάνωση Επιχειρησιακών Διαδικασιών» αποσκοπεί στην εισαγωγή εκείνων των τεχνολογιών εταιρικής διακυβέρνησης και διαχείρισης που είναι απαραίτητες για την εσωτερική οργάνωση του ΗΛΠΑΠ. Η Δράση υπάγεται στον Επιχειρησιακό Στόχο 3 «Εισαγωγή νέων τεχνολογιών εταιρικής διακυβέρνησης και διαχείρισης συγκοινωνιακού έργου.» που εξειδικεύει τον Στρατηγικό Στόχο 1 του ΟΑΣΑ «Ενιαίος σχεδιασμός και εσωτερική οργάνωση του Συστήματος παροχής Αστικών Συγκοινωνιών Αττικής για την εξυπηρέτηση του πολίτη βάσει κοινωνικών, οικονομικών, επιχειρησιακών βέλτιστων πρακτικών»</p> <p>Έτσι λοιπόν ο Η.Λ.Π.Α.Π. έχει υιοθετήσει ότι ΑΕΔ σημαίνει :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Απλοποίηση των διαδικασιών του με στόχο την εξυπηρέτηση του πελάτη-επιβάτη</li> <li>➤ Μείωση του Λειτουργικού κόστους μέσω Activity Based Costing</li> <li>➤ Ενοποίηση του στυλ της Διοίκησης του οργανισμού</li> <li>➤ Κατάργηση κάθε δραστηριότητας η οποία δεν προσθέτει αξία στην επιχείρηση ή στην προσφερόμενη υπηρεσία</li> <li>➤ Ευελιξία, ουσιαστικός εκσυγχρονισμός και νέα δυναμική</li> <li>➤ Καινοτόμα βελτίωση στο επίπεδο πληροφόρησης της Διοίκησης</li> </ul> <p>Οι προϋποθέσεις για έναν επιτυχή Ανασχεδιασμό υπάρχουν, το έργο κρίνεται αρκετά ώριμο απομένει η εξασφάλιση των κρίσιμων παραγόντων για την επιτυχία του Έργου.</p> <p>Σημαντικό έργο για την επιτυχή εφαρμογή της Δράσης, θα αποτελέσει η ολοκλήρωση της υλοποίηση του ERP του οργανισμού σε όλες τις λειτουργίες για τις οποίες έχει προγραμματισθεί ότι θα υποστηρίξει (διοικητικές υπηρεσίες, μισθοδοσία, βαρδιολόγηση, οργάνωση συντήρησης υποδομών και τροχαίου υλικού, reporting κ.α.). Είναι σημαντικό, οι νέες ανασχεδιασμένες διαδικασίες να ακολουθούν πλήρως τις δυνατότητες που δίδονται από το ERP (όπου αυτό εφαρμόζεται, έτσι ώστε να είναι εφαρμοστέες οι προτεινόμενες αλλαγές. Το έργο πρέπει να εκπονηθεί από Σύμβουλο σε στενή συνεργασία της ομάδας Ανασχεδιασμού του Η.Λ.Π.Α.Π. Το έργο θα αντιμετωπισθεί σαν Master Project με χρονικούς περιορισμούς και Critical Paths. Είναι λοιπόν σαφές ότι δεν υπάρχει χρόνος και κρίνεται απαραίτητη η δραστηριοποίηση του οργανισμού προς αυτή την κατεύθυνση με μεθοδευμένες δράσεις.</p>

<b>Δικαιούχοι:</b>	Διεύθυνση Ανάπτυξης
<b>Αποδέκτες:</b>	Διεύθυνση Ανάπτυξης
<b>Αποδέκτες:</b>	Σύνολο εργαζομένων ΗΛΠΑΠ

### ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ & ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ

<b>Όφελος &amp; Θετικές επιδράσεις</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Αποτελεσματική υποστήριξη των επιχειρησιακών διαδικασιών</li> <li>- Αποτελεσματική υποστήριξη λήψης αποφάσεων σε όλα τα προκαθορισμένα επίπεδα</li> <li>- Δραστική μείωση του κόστους</li> <li>- Επικέντρωση στελεχών και προσωπικού σε δραστηριότητες προστιθέμενης αξίας και ελαχιστοποίηση δραστηριοτήτων διεκπεραίωσης</li> <li>- Ουσιαστικός έλεγχος κόστους και επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας</li> </ul>
<b>Σκοπιμότητα &amp; εφικτότητα</b>	
<b>Συντελεστές επιτυχίας</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Υποστήριξη από το Ανώτατο επίπεδο Διοίκησης</li> <li>- Πλήρη κατανόηση και πίστη ( σε πρώτη φάση ) από τα υψηλόβαθμα και μεσαία στελέχη του Έργου που πρόκειται να επιτελεστεί</li> <li>- Σωστός προγραμματισμός και κατάτμηση του Έργου</li> <li>- Εξασφάλιση των μεθόδων με την βοήθεια των οποίων θα περάσει η αναγκαιότητα του έργου σε όλους τους εργαζομένους του οργανισμού.</li> </ul>

### ΠΟΣΟΤΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ & ΣΤΟΧΟΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ / ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Δείκτες Εκροής	2011	2012	2013
Δείκτης 1 : Εκπόνηση Μελέτης		1	
<b>Δείκτες Αποτελεσμάτων</b>			
Δείκτης 1: Εφαρμογή – Υλοποίηση		20%	100%

<b>ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ</b>													
ID	TASK Name	2011				2012				2013			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1	Εκπόνηση μελέτης												
2	Εφαρμογή - Υλοποίηση												

<b>ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ</b>			
Κόστος Έργων	2011	2012	2013
Αμοιβή Συμβούλου		30.000,00€	
<b>Συνολικό κόστος Δράσης</b>		<b>30.000,00€</b>	


  

<b>ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΔΡΑΣΗΣ</b>	
-Δανεισμός	
-Ίδιοι Πόροι	√
-Συγχρηματοδοτούμενα	
-Π.Δ.Ε.	
-ΛΑΕΚ	

<b>Τίτλος:</b>	<b>3. Τηλεματική για τη διαχείριση του στόλου</b>
<b>Αναλυτική περιγραφή:</b>	<p>Η Δράση «Τηλεματική για τη διαχείριση του στόλου» έχει ως σκοπό την βελτίωση εκείνων των ζητημάτων που συμβάλλουν στην καλύτερη λειτουργία του ΗΛΠΑΠ και την ανάπτυξη του συγκοινωνιακού του έργου. Η Δράση υπάγεται στον Επιχειρησιακό Στόχο 3 «Εισαγωγή νέων τεχνολογιών εταιρικής διακυβέρνησης και διαχείρισης συγκοινωνιακού έργου.» που εξειδικεύει των Στρατηγικό Στόχο 1 του ΟΑΣΑ «Ενιαίος σχεδιασμός και εσωτερική οργάνωση του Συστήματος παροχής Αστικών Συγκοινωνιών Αττικής για την εξυπηρέτηση του πολίτη βάσει κοινωνικών, οικονομικών, επιχειρησιακών βέλτιστων πρακτικών»</p> <p>Η Δράση «Τηλεματική για τη διαχείριση του στόλου» έχει ως σκοπό την βελτίωση εκείνων των ζητημάτων που συμβάλλουν στην καλύτερη λειτουργία του ΗΛΠΑΠ και την ανάπτυξη του συγκοινωνιακού του έργου.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Η Δράση θα υλοποιηθεί από τον Η.Λ.Π.Α.Π. και από τον Ο.Α.Σ.Α.</li> <li>2. Όσον αφορά τις ενέργειες σε επίπεδο Ομίλου ΟΑΣΑ, ήδη βρίσκεται σε διαδικασία έγκρισης και ανάθεσης μέσω ΣΔΙΤ τόσο για το έργο της Τηλεματικής όσο και για το Σύστημα συλλογής κομίστρου.</li> <li>3. Το έργο αφορά για μεν τον Η.Λ.Π.Α.Π. στην επέκταση και εκσυγχρονισμό της υπάρχουσας Τηλεματικής του Η.Λ.Π.Α.Π. στο σύνολο του στόλου 366 οχήματα. Για δε τον Ο.Α.Σ.Α. στην ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος τηλεματικής εποπτείας 2.200 λεωφορείων της ΕΘΕΛ και 336 τρόλεϊ του ΗΛΠΑΠ και στη δυναμική πληροφόρηση των επιβατών σε 1000 στάσεις (τηλεματική - 1).</li> </ol> <p>Το σύστημα τηλεματικής – 1 αποτελείται από έναν αριθμό υποσυστημάτων τα οποία είναι τα εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Κέντρο Διαχείρισης Συστήματος</li> <li>- Κέντρα Διαχείρισης Οχημάτων (ΚΔΟ) ΗΛΠΑΠ</li> <li>- Τηλεματικά οχήματα</li> <li>- Έξυπνες στάσεις</li> <li>- Δίκτυο Τηλεπικοινωνιών             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Παράλληλα με το δεδομένο ότι η διαδικασία εγκατάστασης του τηλεματικού συστήματος μέσω ΣΔΙΤ είναι χρονοβόρα (εκτιμάται 3 έως 4 έτη) ο ΗΛΠΑΠ αναζήτησε μία άμεση και αποτελεσματικότερη λύση προκειμένου να έχει τη δυνατότητα να διαχειρίζεται το σύνολο του στόλου του. Προς τούτο κατόπιν έρευνας και διενέργειας δημόσιας διαβούλευσης αποφάσισε την εγκατάσταση ενός μεταβατικού συστήματος τηλεματικής για το στόλου του (τηλεματική – 2). Ήδη έχουν ολοκληρωθεί οι όροι Διακήρυξης Διαγωνισμού με τίτλο «Επέκταση και Εκσυγχρονισμός Συστήματος Τηλεματικής Η.Λ.Π.Α.Π. και το έργο αυτό συνίσταται.</li> <li>➤ Προμήθεια και εγκατάσταση GPS δέκτη και GPRS μόντεμ (υπάρχουν ενσωματωμένα σε μία μονάδα). Εκτιμώμενο κόστος 366 x 140,00€ = 51.000,00 €.</li> <li>➤ Σύνδεση (μέσω διαδικτύου με ασφαλή πρόσβαση) σε πλατφόρμα Τηλεματικής Υπηρεσίας παρόχου, για την εκμετάλλευση των Τηλεματικών Υπηρεσιών διαχείρισης στόλου οχημάτων.</li> </ul> </li> </ul>

	Εκτιμώμενο ετήσιο κόστος 30,00€ x 366 x 12 = 131.700,00 € ➤ Συμμετοχή του ΗΛΠΑΠ στις επιτροπές του ΟΑΣΑ για το ΣΔΙΤ
<b>Δικαιούχοι:</b>	Διεύθυνση Παραγωγής Συγκοινωνιακού Έργου
<b>Αποδέκτες:</b>	Διεύθυνση Παραγωγής Συγκοινωνιακού Έργου, Επιβατικό Κοινό ΗΛΠΑΠ

**ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ & ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ**

<b>Όφελος &amp; Θετικές επιδράσεις</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Αύξηση της επιβατικής κίνησης λόγω καλύτερης ανταπόκρισης στις μεταφορικές ανάγκες</li> <li>- Βελτίωση διαχείρισης στόλου και κατανομής δρομολογίων στις ώρες αιχμής</li> <li>- Βελτίωση της ποιότητας του παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου</li> <li>- Εξοικονόμηση πόρων (270.000 € ετησίως από διακοπή συντήρησης του υπάρχοντος συστήματος στα 190 οχήματα)</li> </ul>
<b>Σκοπιμότητα &amp; εφικτότητα</b>	
<b>Συντελεστές επιτυχίας</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ολοκλήρωση του διαγωνισμού τηλεματικής του ΟΑΣΑ</li> <li>- Σύναψη σύμβασης με τον Ανάδοχο</li> <li>- Επικοινωνία των δυνατοτήτων του συστήματος στο αρμόδιο προσωπικό και το επιβατικό κοινό για την πλήρη αξιοποίησή τους</li> <li>- Ύπαρξη του απαραίτητου προσωπικού (οδηγοί)</li> <li>- Προκήρυξη διαγωνισμού ΗΛΠΑΠ</li> <li>- Εγκατάσταση πομποδοκτών στον υπόλοιπο στόλο</li> <li>- Υπογραφή σύμβασης</li> </ul>

**ΠΟΣΟΤΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ & ΣΤΟΧΟΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ / ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ**

Δείκτες Εκροής	2011	2012	2013
Δείκτης 1 : Υλοποίηση έργου Τηλεματικής μέσω ΣΔΙΤ			1
Δείκτης 2 : Υλοποίηση έργου Τηλεματικής ΗΛΠΑΠ	1		
Δείκτες Αποτελεσμάτων	2011	2012	2013
Δείκτης 1: Περιορισμός του μέσου χρόνου αναμονής επιβίβασης των επιβατών		10%	20%
Δείκτης 2: Μείωση απωλειών δρομολογίων		5%	10%

**ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ**

ID	Τηλεματική για την διαχείριση του Στόλου	2011				2012				2013			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1	Εγκατάσταση πομποδεκτών στον υπόλοιπο στόλο												
2	Προκήρυξη διαγωνισμού ΗΛΠΑΠ												
3	Υπογραφή σύμβασης												
4	Λειτουργία Συστήματος												

**ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ**

Κόστος Έργων	2011	2012	2013
Νέα τηλεματική του ΗΛΠΑΠ ή επέκταση συστήματος τηλεματικής στο σύνολο του στόλου του ΗΛΠΑΠ	190.000 €	135.000 €	
<b>Συνολικό κόστος Δράσης</b>	<b>190.000 €</b>	<b>135.000 €</b>	

**ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΔΡΑΣΗΣ**

-Δανεισμός			
-Ίδιοι Πόροι		√	
-Συγχρηματοδοτούμενα			
-Π.Δ.Ε.			
-ΛΑΕΚ			
<b>ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΟΦΕΛΟΣ</b>	<b>80.000€</b>	<b>135.000€</b>	<b>270.000€</b>

<b>Τίτλος:</b>	<b>4. Ανανέωση οχημάτων</b>
<b>Αναλυτική περιγραφή:</b>	Η Δράση «Ανανέωση οχημάτων» έχει ως σκοπό την δημιουργία ενός στόλου ηλεκτρικών λεωφορείων ευρωπαϊκών προδιαγραφών που θα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των ευρωπαϊκών προτύπων εξυπηρέτησης επιβατικού κοινού, στις απαιτήσεις παροχής συγκοινωνιακού έργου από τον ΗΛΠΑΠ στο πλαίσιο του ΣΑΣΑ, αλλά και στις ανάγκες των εμποδιζόμενων ατόμων. Η Δράση υπάγεται στον Επιχειρησιακό Στόχο 5 «Αντικατάσταση παλαιών οχημάτων και επεκτάσεις γραμμών» που εξειδικεύει των Στρατηγικό Στόχο 2 του ΟΑΣΑ «Εξασφάλιση όλων των αναγκαίων υποδομών για την ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών και την ορθολογική επέκταση, λειτουργία και

	<p>εκσυγχρονισμό του δικτύου»</p> <p>Οι εξελίξεις της τεχνολογίας τροχαίου υλικού την τελευταία πενταετία, με την όλο και μαζικότερη παραγωγή διπλά αρθρωτών οχημάτων και ελαστικοφόρων τραμ, καθώς και το πολύ υψηλό κόστος κατασκευής υποδομών συμβατικού τραμ υποδεικνύουν ότι τα τρόλεϊ να έχουν τη δυνατότητα να λάβουν μια νέα θέση στο ΣΑΣΑ .Η διοίκηση του ΗΛΠΑΠ έχει προσδιορίσει τις ανάγκες της εταιρείας σε τροχαίο υλικό οι οποίες διαχωρίζονται σε τρεις κατηγορίες οχημάτων.</p> <p>.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Προμήθεια πέντε (5) τουλάχιστον διπλών αρθρωτών ηλεκτρικών λεωφορείων 25 μέτρων τα οποία θα δρομολογηθούν σε γραμμή υψηλής επιβατικής κίνησης όπως π.χ. Άνω Πατήσια – Ζάππειο (βλέπε Β ΦΑΣΗ , 1), ή γραμμή «10» Χαλάνδρι - Τζιτζιφιές</li> <li>- Οχήματα που θα αντικαταστήσουν 250 παλαιά οχήματα (σειράς 6000 &amp; 7000). Έχει ήδη εκπονηθεί μελέτη σκοπιμότητας για την προμήθεια των οχημάτων και προγραμματίζεται για μετά το 2013. Τα οχήματα αυτά έως το τέλος του 2013 θα πλησιάζει η λήξη του οικονομικού «κύκλου ζωής» των, πλην όμως θεωρείται ότι θα μπορέσουν να μεταπωληθούν.</li> <li>- Μελέτη - έρευνα για πιλοτική εφαρμογή παροχής ενέργειας στα οχήματα με επαγωγή. Με την τεχνολογία αυτή δίδεται η δυνατότητα σε ηλεκτροκίνητα οχήματα να κινούνται χωρίς το εναέριο δίκτυο, τροφοδοτούμενα από δίκτυο κάτω από το επίπεδο της ασφάλτου..</li> </ul> <p>Σύμφωνα με τα πορίσματα μελέτης διερεύνησης των παραπάνω αναγκών του ΗΛΠΑΠ, η διοίκηση του ΗΛΠΑΠ θα προβεί άμεσα στην προμήθεια των απαραίτητων οχημάτων. Απαραίτητη προϋπόθεση για την προμήθεια των οχημάτων είναι η εξασφάλιση των αναγκαίων πόρων. Καθοριστική σημασία έχουν τόσο η έγκριση των δαπανών για οχήματα από το ΥΠΟΙΟ όσο και η εξασφάλιση κοινοτικών πόρων για την επόμενη προγραμματική περίοδο. Το Έργο που υπάγεται στην παρούσα Δράση είναι το ακόλουθο:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Προμήθεια οχημάτων σύμφωνα με τα πορίσματα της μελέτης σκοπιμότητας και προδιαγραφών</li> </ul>
<b>Δικαιούχοι:</b>	Γενική Διεύθυνση Λειτουργίας
<b>Αποδέκτες:</b>	Επιβατικό κοινό, Εργαζόμενοι ΗΛΠΑΠ
<b>ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ &amp; ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ</b>	
<b>Όφελος &amp; Θετικές επιδράσεις</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Με τα διπλά αρθρωτά οχήματα χωρητικότητας έως [200] ατόμων, δίδεται δυνατότητα μετακίνησης περισσότερων επιβατών ανά όχημα σε διαδρόμους μεγάλης επιβατικής κίνησης, σε λειτουργία που προσομοιάζει τα χαρακτηριστικά του τραμ, με κόστος υποπολλαπλάσιο του τραμ.</li> <li>- Καλύτερη εξυπηρέτηση εμποδιζόμενων ατόμων</li> <li>- Καλύτερη αντιμετώπιση κρίσεων</li> <li>- Βελτίωση ποιότητας παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών</li> <li>- Μείωση κόστους συντήρησης οχημάτων</li> <li>- Έσοδα από την μεταπώληση των οχημάτων</li> </ul>

<b>Σκοπιμότητα &amp; εφικτότητα</b>	
<b>Συντελεστές επιτυχίας</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Έγκριση δαπάνης από το ΥΠΟΙΟ</li> <li>- Εξασφάλιση κονδυλίων από κοινοτικούς πόρους</li> <li>- Ταχεία διεκπεραίωση διαδικασιών ανάθεσης μελετών</li> <li>- Μελέτη προδιαγραφών για τα οχήματα του Ομίλου ΟΑΣΑ</li> </ul>

**ΠΟΣΟΤΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ & ΣΤΟΧΟΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ / ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ**

Δείκτες Εκροής	2011	2012	2013
Δείκτης 1 : Αριθμός νέων οχημάτων με διπλή άρθρωση			5
Δείκτης 2 : Μελέτη για πιλοτική εφαρμογή παροχής ενέργειας στα οχήματα με επαγωγή	1		
Δείκτες Αποτελεσμάτων	2011	2012	2013
Δείκτης 1: Αύξηση της ικανοποίησης των επιβατών			20%

**ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ**

ID	Ανανέωση οχημάτων	2011				2012				2013			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1	Νέα οχήματα με διπλή άρθρωση												
2	Μελέτη για πιλοτική εφαρμογή παροχής ενέργειας στα οχήματα με επαγωγή												

**ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ**

Κόστος Έργων	2011	2012	2013
Εκτίμηση της προμήθειας οχημάτων σύμφωνα με τα πορίσματα της μελέτης			3.500.000 €
<b>Συνολικό κόστος Δράσης</b>			<b>3.500.000 €</b>

**ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΔΡΑΣΗΣ**

- Δανεισμός	
-------------	--

- Ίδιοι Πόροι			
- Συγχρηματοδοτούμενα	√		
- Π.Δ.Ε.			
- ΛΑΕΚ			
<b>ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΟΦΕΛΟΣ</b>	-	-	-

<b>Τίτλος:</b>	<b>5. Συστήματα ενεργειακής αποδοτικής οδήγησης</b>
<b>Αναλυτική περιγραφή:</b>	<p>Η Δράση «Συστήματα ενεργειακής αποδοτικής οδήγησης» συμβάλει στην επίτευξη του Επιχειρησιακού Στόχου 6 «Εισαγωγή συστημάτων διαχείρισης βιομηχανικών αποβλήτων &amp; βελτίωση της κατανάλωσης ενέργειας» που εξειδικεύει τον Στρατηγικό Στόχο 3 του Ομίλου ΟΑΣΑ «Ανάπτυξη ενός σύγχρονου, περιβαλλοντικά «καθαρού» και ενεργειακά αποδοτικού ΣΑΣΑ». Η Δράση αποσκοπεί στην εξυπηρέτηση της μεταφορικής ζήτησης με λιγότερο ενεργοβόρα MMM.</p> <p>Οι πρόσφατες εξελίξεις στην τεχνολογία των κινητήρων των οχημάτων έχουν κάνει δυνατή την υιοθέτηση ενός νέου, πιο αποδοτικού και πιο ελκυστικού τρόπου οδήγησης των λεωφορείων. Ο βελτιωμένος αυτός τρόπος οδήγησης ονομάζεται οικονομική οδήγηση ή αλλιώς Eco-Driving και οι περισσότερες από τις τεχνικές που χρησιμοποιούνται κατά το Eco-Driving, εφαρμόζονται και σε οχήματα παλαιότερης τεχνολογίας. Το Eco-Driving προσφέρει σημαντικά οφέλη στους οδηγούς των οχημάτων των Αστικών Συγκοινωνιών όπως: εξοικονόμηση καυσίμου και κόστους, αυξημένη οδική ασφάλεια και μεγαλύτερη άνεση κατά την μετακίνηση. Σε αρκετές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν ήδη εκτελεστεί επιτυχημένα προγράμματα εφαρμογής του Eco-Driving.</p> <p>Πιο συγκεκριμένα, το Eco-Driving είναι ένας έξυπνος τρόπος οδήγησης ο οποίος συμβάλλει στην μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, καθώς και στον περιορισμό των τροχαίων ατυχημάτων. Το Eco-Driving είναι ένας τρόπος οδήγησης κατάλληλα επιλεγμένος ώστε να εφαρμόζεται στα σύγχρονα επιβατικά λεωφορεία, θερμικά και ηλεκτρικά.</p> <p>Ο ΗΛΠΑΠ έχει ήδη ξεκινήσει τις απαραίτητες διαδικασίες για την υιοθέτηση του ενεργειακά αποδοτικού τρόπου οδήγησης. Στα πλαίσια αυτά έχουν εκπαιδευτεί πιλοτικά επιλεγμένοι οδηγοί και καταγράφονται οι ενεργειακές μετρήσεις. Στη συνέχεια θα μελετηθούν τα δεδομένα και θα προγραμματιστεί η εκπαίδευση στο σύνολο των οδηγών.</p>
<b>Δικαιούχοι:</b>	Γενική Διεύθυνση Λειτουργίας
<b>Αποδέκτες:</b>	ΗΛΠΑΠ, Ευρύτερο κοινό, Επιβατικό κοινό
<b>ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ &amp; ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ</b>	
<b>Όφελος &amp; Θετικές επιδράσεις</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Αποδοτικότερη χρήση ενέργειας</li> <li>- Μείωση της ρύπανσης</li> <li>- Εξοικονόμηση χρηματικών πόρων</li> <li>- Μείωση κόστους συντήρησης</li> </ul>
<b>Σκοπιμότητα &amp; εφικτότητα</b>	 <p>Εφικτότητα (Ε)</p> <p>Σκοπιμότητα (Σ)</p>
<b>Συντελεστές</b>	- Ποιότητα και έκταση προγραμμάτων κατάρτισης οδηγών

<b>Επιτυχίας</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Συνεργασία και συντονισμένη προσπάθεια των οδηγών για να έχουν τα σεμινάρια το επιθυμητό αποτέλεσμα</li> <li>- Διασφάλιση πόρων για την ολοκλήρωση αλλά και την εφαρμογή του έργου</li> </ul>
------------------	--

### ΠΟΣΟΤΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ & ΣΤΟΧΟΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ / ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Δείκτες Εκροής	2011	2012	2013
Δείκτης 1: Ποσοστό εκπαιδευτών που εκπαιδεύονται	10	20	30
Δείκτης 2: Αριθμός οδηγών που θα εκπαιδευτούν από τους εκπαιδευτές		50%	100% των οδηγών επί οχήματος
Δείκτες Αποτελεσμάτων	2011	2012	2013
Δείκτης 1: Ποσοστό οδηγών που έχουν συμμετάσχει τουλάχιστον σε ένα πρόγραμμα κατάρτισης		50%	100%
Δείκτης 2: Μείωση κατανάλωσης ρεύματος ανά οχηματοχιλιόμετρο		2%	5%

### ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

ID	Συστήματα ενεργειακής αποδοτικής οδήγησης	2011				2012				2013			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1	Μελέτη δεδομένων ενεργειακών μετρήσεων												
2	Εκπαιδευτές που εκπαιδεύονται												
3	Αριθμός οδηγών που θα εκπαιδευτούν από τους εκπαιδευτές												

### ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ

Κόστος Έργων	2011	2012	2013
Εκπαίδευση Eco – Drive <sup>2</sup>	5.000 €	5.000 €	
<b>Συνολικό κόστος Δράσης</b>	<b>5.000 €</b>	<b>5.000 €</b>	

<sup>2</sup> Αφορά κυρίως την εκπαίδευση των εκπαιδευτών στο σύστημα Eco - Drive

<b>ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΔΡΑΣΗΣ</b>			
- Δανεισμός			
- Ίδιοι Πόροι			
- Συγχρηματοδοτούμενα			
- Π.Δ.Ε.			
- ΛΑΕΚ		√	
<b>ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΟΦΕΛΟΣ</b>	-	-	-

<b>Τίτλος:</b>	<b>6. Έρευνα και εφαρμογή εναλλακτικών παρόχων ενέργειας για κίνηση οχημάτων</b>
<b>Αναλυτική περιγραφή:</b>	<p>Η Δράση «Έρευνα και εφαρμογή εναλλακτικών παρόχων ενέργειας για κίνηση οχημάτων» αφορά τον Επιχειρησιακό Στόχο 6 «Εισαγωγή συστημάτων διαχείρισης βιομηχανικών αποβλήτων &amp; βελτίωση της κατανάλωσης ενέργειας» ο οποίος εξειδικεύει τον Στρατηγικό Στόχο 3 του ομίλου «Ανάπτυξη ενός σύγχρονου, περιβαλλοντικά «καθαρού» και ενεργειακά αποδοτικού ΣΑΣΑ».</p> <p>Όπως αναφέρθηκε και στην ανάλυση των Επιχειρησιακών Στόχων, μέσα στις κατευθυντήριες γραμμές για το σχεδιασμό των μεταφορών είναι η εξοικονόμηση ενέργειας.</p> <p>Όσον αφορά την <b>εξοικονόμηση ενέργειας</b> θα πρέπει να γίνουν συντονισμένες προσπάθειες εκτός από την μείωση της άσκοπης κατανάλωσης ενέργειας (μέσω συστημάτων όπως το Eco – Drive) να γίνεται τόσο χρήση πιο αποδοτικών μορφών ενέργειας όσο και χρήση μορφών ενέργειας φιλικών προς το περιβάλλον. Τα τρόλεϊ, κατατάσσονται μεταξύ των φιλικότερων προς το περιβάλλον οχήματα. Παρόλα αυτά η παραγωγή της ηλεκτρικής ενέργειας, την οποία χρησιμοποιούν τα τρόλεϊ για την κίνησή τους, αποτελεί ιδιαίτερα ρυπογόνα διαδικασία. Η διοίκηση του ΗΛΠΑΠ θα πρέπει να προβεί στις κατάλληλες ενέργειες για την εξεύρεση εκείνων των παρόχων που λαμβάνουν υπόψη τους περιβαλλοντικούς παράγοντες κατά την παραγωγή της ηλεκτρικής ενέργειας (π.χ. χρήση ΑΠΕ, συμμόρφωση με περιβαλλοντικούς κανόνες κ.α.).</p> <p>Το Έργο που υπάγεται στην παρούσα Δράση είναι το ακόλουθο:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Έρευνα εναλλακτικών παρόχων ενέργειας για την κίνηση των οχημάτων</li> <li>- Αναμονή προκειμένου να ολοκληρωθεί η διαβούλευση για την προμήθεια της ηλεκτρικής ενέργειας και το νέο καθεστώς</li> <li>- Παράλληλα η διερεύνηση των δυνατοτήτων μείωσης του Τιμολογίου με την ΔΕΗ</li> </ul>
<b>Δικαιούχοι:</b>	Γενική Διεύθυνση Λειτουργίας, Διεύθυνση Ανάπτυξης, Διεύθυνση Τεχνικής Υποστήριξης
<b>Αποδέκτες:</b>	ΗΛΠΑΠ, Ευρύτερο κοινό
<b>ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ &amp; ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ</b>	
<b>Όφελος &amp; Θετικές επιδράσεις</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Εξοικονόμηση ενέργειας με εκτιμώμενο όφελος της τάξεως του 8%.</li> <li>- Εξοικονόμηση πόρων</li> <li>- Μείωση επιπτώσεων στο περιβάλλον από τα απόβλητα</li> <li>- Συμβολή του ΗΛΠΑΠ στη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης και σε καλύτερη ποιότητα ζωής για τους πολίτες</li> </ul>
<b>Σκοπιμότητα &amp; εφικτότητα</b>	
<b>Συντελεστές</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Εξασφάλιση συνεργασίας με τους λοιπούς ΕΦΣΕ</li> </ul>

<b>Επιτυχίας</b>	- Εύρεση εναλλακτικών παροχών ενέργειας												
<b>ΠΟΣΟΤΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ &amp; ΣΤΟΧΟΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ / ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ</b>													
<b>Δείκτες Εκροής</b>	<b>2011</b>				<b>2012</b>				<b>2013</b>				
Δείκτης 1 : Έρευνα εναλλακτικών παροχών ενέργειας	1												
Δείκτης 2 : Διερεύνηση μείωσης τιμολογίου ΔΕΗ	1												
<b>Δείκτες Αποτελεσμάτων</b>	<b>2011</b>				<b>2012</b>				<b>2013</b>				
Δείκτης 1 : Αριθμός εναλλακτικών παροχών που επιλέγονται					1								
<b>ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ</b>													
ID	Έρευνα και εφαρμογή εναλλακτικών παροχών ενέργειας για κίνηση	2011				2012				2013			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1	Έρευνα εναλλακτικών παροχών ενέργειας												
2	Διερεύνηση μείωσης Τιμολογίου ΔΕΗ												
3	Αριθμός εναλλακτικών παροχών που επιλέγονται												
<b>ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ</b>													
<b>Κόστος Έργων</b>	<b>2011</b>				<b>2012</b>				<b>2013</b>				
Συνολικό κόστος Δράσης	0				0				0				
<b>ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΔΡΑΣΗΣ</b>													
- Δανεισμός													
- Ίδιοι Πόροι													
- Συγχρηματοδοτούμενα													
- Π.Δ.Ε.													
- ΛΑΕΚ													
<b>ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΟΦΕΛΟΣ</b>	290.000,00€				290.000,00€				290.000,00€				

<b>Τίτλος:</b>	<b>7. Μέριμνα για την πρόσβαση των εμποδιζόμενων ατόμων στο ΣΑΣΑ σε όλα τα σημεία διεπαφής</b>
<b>Αναλυτική περιγραφή:</b>	<p>Η Δράση «Μέριμνα για την πρόσβαση των εμποδιζόμενων ατόμων στο ΣΑΣΑ σε όλα τα σημεία διεπαφής», που υπάγεται στον Επιχειρησιακό Στόχο 1. «Ολοκλήρωση εργασιών διευκόλυνσης της πρόσβασης σε εμποδιζόμενα άτομα (σε εκδοτήρια, σταθμαρχεία, στάσεις, οχήματα)», έχει ως απώτερο σκοπό την επίτευξη του Στρατηγικού Στόχου 4 του ομίλου «Βελτίωση της ασφάλειας χρήσης και της προσβασιμότητας των ΜΜΜ από όλους τους πολίτες και αντιμετώπιση κρίσεων».</p> <p>Τα ήδη εγκατεστημένα σταθμαρχεία και εκδοτήρια (περίπου 70) είναι παλαιά και δεν ανταποκρίνονται πλέον στις σύγχρονες απαιτήσεις διαμονής και εργασίας του προσωπικού, στις ανάγκες που θα προκύψουν από την εγκατάσταση του ΑΣΣΚ, στις ανάγκες των ΑΜΕΑ, αλλά και την εν γένει αισθητική του περιβάλλοντος χώρου</p> <p>Αναφορικά με τα εμποδιζόμενα άτομα οι επιδιώξεις κατασκευής και τροποποίησης σταθμαρχείων, στάσεων και εκδοτηρίων, θα αφορούν στη βελτίωση της προσβασιμότητάς τους προκειμένου να διευκολύνονται στις συναλλαγές τους και στις καθημερινές τους μετακινήσεις τα εμποδιζόμενα άτομα. Για την επίτευξη αυτού του στόχου ο ΗΛΠΑΠ θα πρέπει να ολοκληρώσει μέσα στην προσεχή τριετία όλες τις εργασίες διευκόλυνσης της πρόσβασης σε εμποδιζόμενα άτομα. Ιδιαίτερα καθοριστική για την επιτυχία του Στόχου θα είναι η υποστήριξη, του ΟΑΣΑ με προδιαγραφές και του ΥΜΕ με χρήματα, στον προσδιορισμό του κατάλληλου εξοπλισμού και στην εγκατάστασή του σε σημεία διεπαφών των επιβατών με το ΣΑΣΑ καθώς επίσης και στην κατάλληλη οργάνωση και κατασκευή νέων σταθμών και εκδοτηρίων στα σημεία διεπαφής.</p> <p>Τα Έργα που υπάγονται στην παρούσα Δράση είναι τα ακόλουθα:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Οργάνωση, κατασκευή και τροποποίηση των σταθμών μετεπιβίβασης που βρίσκονται στην δικαιοδοσία του ΗΛΠΑΠ για την εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων ατόμων</li> <li>- Οργάνωση, κατασκευή και τροποποίηση των εκδοτηρίων του ΗΛΠΑΠ για την εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων ατόμων</li> </ul>
<b>Δικαιούχοι:</b>	Διεύθυνση Οργάνωσης & Σχεδιασμού Συγκοινωνιακών Υποδομών
<b>Αποδέκτες:</b>	Γενική Διεύθυνση Λειτουργίας, Εμποδιζόμενα άτομα - Επιβάτες, Εργαζόμενοι
<b>ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ &amp; ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ</b>	
<b>Όφελος &amp; Θετικές επιδράσεις</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού</li> <li>- Βελτίωση της εικόνας της εταιρείας</li> <li>- Εξοικονόμηση του χρόνου μετακίνησης από την αρχική θέση στον τελικό προορισμό</li> </ul>
<b>Σκοπιμότητα &amp; εφικτότητα</b>	<p>Εφικτότητα (Ε) και Σκοπιμότητα (Σ)</p>

<b>Συντελεστές Επιτυχίας</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Σύνταξη προδιαγραφών από τον ΟΑΣΑ</li> <li>- Διασφάλιση πόρων για την ολοκλήρωση και την εφαρμογή των έργων (Παροχή οικονομικής υποστήριξης από ΥΜΕ κ.α.)</li> <li>- Οργάνωση της προμήθειας του αναγκαίου εξοπλισμού</li> <li>- Εξορθολογισμός του προγραμματισμού των παρεμβάσεων, τόσο σε χρονοδιάγραμμα, όσο και σε προϋπολογισμό υλοποίησης</li> </ul>
------------------------------	--

**ΠΟΣΟΤΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ & ΣΤΟΧΟΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ / ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ**

Δείκτες Εκροής	2011	2012	2013
Δείκτης 1: Ποσοστό σταθμών μετεπιβίβασης που τροποποιήθηκαν για τη διευκόλυνση της πρόσβασης των εμποδιζόμενων ατόμων			50%
Δείκτης 2: Ποσοστό εκδοτηρίων που τροποποιήθηκαν για τη διευκόλυνση της πρόσβασης των εμποδιζόμενων ατόμων			50%

**ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ**

**Το χρονοδιάγραμμα θα προσδιοριστεί από τον ΟΑΣΑ**

**ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ**

Κόστος Έργων	2011	2012	2013
Οργάνωση, κατασκευή και τροποποίηση των σταθμών μετεπιβίβασης που βρίσκονται στην δικαιοδοσία του ΗΛΠΑΠ για την εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων ατόμων			Το κόστος θα προσδιοριστεί μετά την μελέτη του ΟΑΣΑ
Οργάνωση, κατασκευή και τροποποίηση των εκδοτηρίων του ΗΛΠΑΠ για την εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων ατόμων			Το κόστος θα προσδιοριστεί μετά την μελέτη του ΟΑΣΑ
<b>Συνολικό κόστος Δράσης</b>			

**ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΔΡΑΣΗΣ**


-Δανεισμός			
-Ίδιοι Πόροι			
-Συγχρηματοδοτούμενα			
-Π.Δ.Ε.			
-ΛΑΕΚ			
<b>ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΟΦΕΛΟΣ</b>	-	-	-

<b>Τίτλος:</b>	<b>8.Υπηρεσίες εντός των οχημάτων διευκόλυνσης των εμποδιζόμενων ατόμων</b>
<b>Αναλυτική περιγραφή:</b>	<p>Η Δράση «Υπηρεσίες εντός των οχημάτων διευκόλυνσης των εμποδιζόμενων ατόμων» εξυπηρετεί την επιτυχή ολοκλήρωση του Στρατηγικού Στόχου 4. του Ομίλου «Βελτίωση της ασφάλειας χρήσης και της προσβασιμότητας των ΜΜΜ από όλους τους πολίτες και αντιμετώπιση κρίσεων». Η δράση αυτή υπάγεται στον Επιχειρησιακό Στόχο 1. «Ολοκλήρωση εργασιών διευκόλυνσης της πρόσβασης σε εμποδιζόμενα άτομα (σε εκδοτήρια, σταθμαρχεία, στάσεις, οχήματα).</p> <p>Ο ΗΛΠΑΠ έχει στην διάθεσή του ήδη 91 οχήματα που πληρούν τις προδιαγραφές για την εξυπηρέτηση των εμποδιζόμενων ατόμων. Σκοπός του ΗΛΠΑΠ μέσα στην ερχόμενη τριετία είναι η αύξηση του αριθμού των οχημάτων που πληρούν τις απαραίτητες προδιαγραφές. Ο αριθμός των εν λόγω οχημάτων πρέπει να είναι τέτοιος ώστε να καλύπτονται όλα τα δρομολόγια που θα σχεδιαστούν ειδικά για να εξυπηρετούν τα εμποδιζόμενα άτομα.</p> <p>Προκειμένου ο ΗΛΠΑΠ να προβεί στην προμήθεια των κατάλληλων μηχανισμών και την προσαρμογή των οχημάτων, θα πρέπει να έχουν σαφώς προσδιοριστεί τα πρότυπα και οι προδιαγραφές από τον ΟΑΣΑ. Επίσης, αναγκαία προϋπόθεση είναι, η ενημέρωση τόσο των εμποδιζόμενων ατόμων για τις υπηρεσίες που τους παρέχονται εντός των οχημάτων όσο και των υπολοίπων πολιτών και ειδικότερα των οδηγών των οχημάτων για τις υποχρεώσεις και τη συμπεριφορά τους εντός των οχημάτων απέναντι στα εμποδιζόμενα άτομα.</p> <p>Το Έργο που υπάγεται στην παρούσα Δράση είναι το ακόλουθο:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ανάπτυξη εντός των οχημάτων της απαραίτητης υποδομής για την διευκόλυνση των εμποδιζόμενων ατόμων (τοποθέτηση ραμπών για τους αναπήρους σε όλα τα οχήματα)</li> </ul>
<b>Δικαιούχοι:</b>	Διεύθυνση Οργάνωσης & Σχεδιασμού Συγκοινωνιακών Υποδομών, Διεύθυνση Παραγωγής Συγκοινωνιακού Έργου
<b>Αποδέκτες:</b>	Γενική Διεύθυνση Λειτουργίας, Εμποδιζόμενα άτομα
<b>ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ &amp; ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ</b>	
<b>Όφελος &amp; Θετικές επιδράσεις</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Πληρέστερη εξυπηρέτηση εμποδιζόμενων ατόμων</li> <li>- Βελτίωση της εικόνας της εταιρείας στο επιβατικό κοινό</li> </ul>
<b>Σκοπιμότητα &amp; εφικτότητα</b>	
<b>Συντελεστές επιτυχίας</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Διασφάλιση πόρων για την ολοκλήρωση και την εφαρμογή των έργων</li> <li>- Εξορθολογισμός του προγραμματισμού των παρεμβάσεων, τόσο σε χρονοδιάγραμμα, όσο και σε προϋπολογισμό υλοποίησης</li> </ul>

ΠΟΣΟΤΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ & ΣΤΟΧΟΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ / ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ													
Δείκτες Εκροής		2011				2012				2013			
Δείκτης 1: Αριθμός οχημάτων που μετατράπηκαν για τη διευκόλυνση των εμποδιζόμενων ατόμων										275			
Δείκτης 2: Αριθμός οχημάτων με απαραίτητη υποδομή		91											
Δείκτης 3: Ποσοστό οχημάτων με απαραίτητη υποδομή		25%				25%				100%			
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ													
ID	Υπηρεσίες εντός των οχημάτων διευκόλυνσης των εμποδιζόμενων ατόμων	2011				2012				2013			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1	Διασφάλιση πόρων												
2	Προκήρυξη διαγωνισμού												
3	Υπογραφή σύμβασης												
4	Εγκατάσταση στο σύνολο του στόλου												
ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ													
Κόστος Έργων		2011				2012				2013			
Ανάπτυξη εντός των οχημάτων της απαραίτητης υποδομής για την διευκόλυνση των εμποδιζόμενων ατόμων (τοποθέτηση ραμπών για τους αναπήρους σε όλα τα οχήματα)										1.000.000 €			
<b>Συνολικό κόστος Δράσης</b>										<b>1.000.000 €</b>			
ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΔΡΑΣΗΣ													
- Δανεισμός													
- Ίδιοι Πόροι													
- Συγχρηματοδοτούμενα										√			
- Π.Δ.Ε.													
- ΛΑΕΚ													
<b>ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΟΦΕΛΟΣ</b>		-				-				-			

Τίτλος:	
<b>Αναλυτική περιγραφή:</b>	<p><b>9. Δομητική αποκατάσταση κτιρίου αμαξοστασίου Αττικής.</b></p> <p>Η Δράση «Εργασίες εκσυγχρονισμού Α/Μ Αττικής» αποσκοπεί στην μετατροπή του αμαξοστασίου Αττικής σε αμαξοστάσιο ευρωπαϊκών προδιαγραφών, ικανού να συντηρήσει τα οχήματα τελευταίας τεχνολογίας τα οποία σταδιακά προμηθεύεται ο ΗΛΠΑΠ. Μέσα από την Δράση αυτή εξυπηρετείται ο Επιχειρησιακός Στόχος 4 του ΗΛΠΑΠ «Ολοκλήρωση εργασιών εκσυγχρονισμού αμαξοστασίων, συστημάτων ηλεκτροδότησης, εναέριου δικτύου» ο οποίος συμβάλει στην επίτευξη του Στρατηγικού Στόχου 2 «Εξασφάλιση όλων των αναγκαίων υποδομών για την ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών και την ορθολογική επέκταση, λειτουργία και εκσυγχρονισμό του δικτύου».</p> <p>Το Αμαξοστάσιο της Πλ. Αττικής περιλαμβάνει τρία βασικά κτίρια :</p> <p>I) Το Εργοστάσιο που στεγάζει το συνεργείο των μεγάλων επισκευών, την αποθήκη υλικών, την λέσχη του Προσωπικού και τα γραφεία των συνδικαλιστικών σωματείων.</p> <p>II) Το κτίριο των γραφείων, που έχει δύο ορόφους .</p> <p>III) Το κυρίως Αμαξοστάσιο όπου σταθμεύουν και συντηρούνται τα κυκλοφορούντα τρόλλεϋ και</p> <p>Όλα τα κτίρια είναι κατασκευής του 1938, πλην του δευτέρου ορόφου των γραφείων, που είναι νεώτερη προσθήκη, της δεκαετίας του 1950.</p> <p>Το έργο που ανατέθηκε στην ανάδοχο ΕΔΡΑΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΑΤΕΒΕ (πρώην ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΤΕ) περιλάμβανε οικοδομικές και ηλεκτρομηχανολογικές εργασίες για όλα τα πιο πάνω κτίρια. Κατά την πρόοδο των εργασιών αποξηλώσεων και καθαιρέσεων επιχρισμάτων, αποκαλύφθηκε η ύπαρξη σημαντικών σε έκταση βλαβών τόσο στις τοιχοποιίες, όσο και σε στοιχεία του σκελετού από οπλισμένο σκυρόδεμα, που καθιστούσαν τα κτίρια στατικά ανεπαρκή και οι οποίες βεβαίως έπρεπε να αντιμετωπιστούν πριν από την εκτέλεση των συμβατικά προβλεπόμενων εργασιών επισκευής και αναβάθμισης. Επί του προκειμένου πρέπει να τονιστεί ότι η ύπαρξη των παραπάνω προβλημάτων δεν ήταν δυνατόν να διαπιστωθεί κατά την σύνταξη της μελέτης και των τευχών δημοπράτησης, αφού οι υπάρχουσες αποκολλήσεις και ρηγματώσεις των επιχρισμάτων που είχαν διαπιστωθεί μακροσκοπικά τόσο από τους μελετητές, όσο και από την Πολεοδομία που ήλεγξε τα κτίρια, ήσαν μεν εκτεταμένες, αλλά δεν προοιωνίζαν την ύπαρξη τέτοιων σημαντικών βλαβών στα δομικά στοιχεία των κτιρίων και την ανάγκη εκτεταμένων δομητικών παρεμβάσεων. Κατόπιν των ανωτέρω, και σύμφωνα</p>

	<p>με την υπ' αριθ. 11 Απόφαση της Προϊσταμένης Αρχής, η τροποποίηση της αρχικής συμβατικής μελέτης, με την σύνταξη μελετών στατικής και δομητικής αποκατάστασης των κτιρίων του Εργοστασίου και του Αμαξοστασίου, ανετέθη σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 31 του Ν. 3316/05, στην Ανάδοχο. Στη συνέχεια η εν λόγω μελέτη ενεκρίθη με την υπ' αριθμ. 28/2008 (αρ. πρωτ. ΗΛΠΑΠ 192/17-4-08) Απόφαση της Προϊσταμένης Αρχής, κατόπιν και της από 9/4/2008 ομόφωνης Εισήγησης του Τεχνικού Συμβουλίου της ΗΛΠΑΠ Α.Ε. με την οποία, πέραν των άλλων, έγινε δεκτό ότι η αναγκαιότητα εκτέλεσης των εργασιών δομητικής αποκατάστασης και ενίσχυσης των κτιρίων σύμφωνα με την εν λόγω τροποποιητική μελέτη, προέκυψε λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων.</p> <p>Η επιπλέον δαπάνη εκτέλεσης των ανωτέρω συμπληρωματικών εργασιών του εργοστασίου υπολογίστηκε ότι ανέρχεται σε 1.616.361,74 € (προ απροβλέπτων), δηλαδή απαιτείται αύξηση της δαπάνης του έργου της τάξης των 42% σε σχέση με την αρχική σύμβαση. Κατά συνέπεια η δομητική αποκατάσταση του κτιρίου του αμαξοστασίου δεν μπορούσε να ενταχθεί στην εν εξελίξει παρούσα εργολαβία, καθ' όσον, λόγω της έκτασης των απαιτούμενων παρεμβάσεων, θα απαιτείτο αύξηση της συνολικής δαπάνης του έργου πολύ μεγαλύτερη του επιτρεπόμενου, σύμφωνα με την παρ. 1, άρθρου 8 του Ν. 1418/84, ορίου του 50% της αρχικής σύμβασης.</p> <p>Εν όψει των ανωτέρω η Υπηρεσία έκρινε σκόπιμο και αναγκαίο στο κτίριο του αμαξοστασίου με την παρούσα εργολαβία να υλοποιηθεί, πέραν των ήδη εκτελεσμένων εργασιών, η συμβατικά προβλεπόμενη ανακατασκευή των ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων (πλην του ηλεκτροφωτισμού που συναρτάται με τις ενισχύσεις των πλακών). Οι λοιπές δε απαιτούμενες οικοδομικές εργασίες, μαζί με τις εργασίες δομητικών αποκαταστάσεων και ενισχύσεων και τον ηλεκτροφωτισμό, αποτελούν το αντικείμενο της παρούσας εργολαβίας .</p> <p>Το έργο περιλαμβάνεται στην λίστα των προς ένταξη έργων στο ΕΣΠΑ 2007-2013. Αναμένεται η απόφαση του ΥΠΟΜΕΔΙ/ΓΓΔΕ για το σύστημα δημοπράτησης (μελέτη-κατασκευή), συντάσσονται τα τεύχη δημοπράτησης με στόχο την διεξαγωγή του διαγωνισμού στις αρχές του 2011.</p>
<b>Δικαιούχοι:</b>	Όλες οι Διευθύνσεις
<b>Αποδέκτες:</b>	Εργαζόμενοι ΗΛΠΑΠ, Ευρύτερο κοινό

ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ & ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ													
Όφελος & Θετικές επιδράσεις	- Ασφάλεια εργαζομένων από την αποκατάσταση του κτιρίου - Εκσυγχρονισμός των εγκαταστάσεων του αμαξοστασίου												
Σκοπιμότητα & εφικτότητα	 <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <span>Μικρή</span> <span>Μεγάλη</span> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> <span>Ε Εφικτότητα</span> <span>Σ Σκοπιμότητα</span> </div>												
Συντελεστές επιτυχίας	- Οι εμπρόθεσμες δράσεις												
ΠΟΣΟΤΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ & ΣΤΟΧΟΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ / ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ													
Δείκτες Εκροής	2011	2012		2013									
Δείκτης 1 : Έγκριση για δημοπράτηση	1												
Δείκτης 2 : Μελέτη – Τεύχη δημοπράτησης	1												
Δείκτες Αποτελεσμάτων	2011	2012		2013									
Δείκτης 1 : Διαγωνισμός	1												
Δείκτης 2 : Κατασκευή	10%	50%		40%									
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ													
ID	TASK Name	2011				2012				2013			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1	Μελέτη – Τεύχη δημοπράτησης – Διαγωνισμός												
2	Κατασκευή												
ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ													
Κόστος Έργων	2011	2012		2013									
Ολοκλήρωση κτιρίων αμαξοστασίου	2.000.000 €	3.000.000 €		1.000.000 €									
<b>Συνολικό κόστος Δράσης</b>	<b>2.000.000,00 €</b>	<b>3.000.000,00 €</b>		<b>1.000.000,00 €</b>									
ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΔΡΑΣΗΣ													
- Δανεισμός													
- Ίδιοι Πόροι													

- Συγχρηματοδοτούμενα	√		
- Π.Δ.Ε.			
- ΛΑΕΚ			
<b>ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΟΦΕΛΟΣ</b>	-	-	-

<b>Τίτλος:</b>	<b>10.Μελέτη αποτύπωσης, ψηφιοποίησης και σχεδιασμού εφαρμογής διαχείρισης του εναέριου και του υπόγειου δικτύου ηλεκτροδότησης των τρόλλεϋ.</b>
<b>Αναλυτική περιγραφή:</b>	<p>Η Δράση «Εργασίες εκσυγχρονισμού εναερίων δικτύων και ηλεκτροδότησης» αποσκοπεί στην καλύτερη λειτουργία του ΗΛΠΑΠ και στην βελτίωση του παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου. Μέσα από την Δράση αυτή εξυπηρετείται ο Επιχειρησιακός Στόχος 4 του ΗΛΠΑΠ «Ολοκλήρωση εργασιών εκσυγχρονισμού αμαξοστασίων, συστημάτων ηλεκτροδότησης, εναέριου δικτύου» ο οποίος συμβάλει στην επίτευξη του Στρατηγικού Στόχου 2 «Εξασφάλιση όλων των αναγκαίων υποδομών για την ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών και την ορθολογική επέκταση, λειτουργία και εκσυγχρονισμό του δικτύου».</p> <p>Η παρούσα μελέτη αφορά :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Την ψηφιοποίηση των διαθέσιμων σχεδίων των υπογείων καλωδίων ηλεκτροδότησης των τρόλλεϋ.</li> <li>○ Την τοπογραφική αποτύπωση του εναερίου δικτύου ηλεκτροδότησης των τρόλλεϋ.</li> <li>○ Την ανάπτυξη εφαρμογής για την ενιαία απεικόνιση και τη διαχείριση των γεωγραφικών πληροφοριών και στοιχείων του δικτύου (εναέριου και υπόγειου).</li> </ul> <p><b><u>Αναλυτική Περιγραφή</u></b></p> <p><b>Εναέριο Δίκτυο</b></p> <p>Το εναέριο δίκτυο των τρόλλεϋ έχει συνολικό μήκος 250 km περίπου (δισύρματης γραμμής).</p> <p>Οι διαδρομές διέλευσης του εναερίου δικτύου διατίθενται σε χάρτη της περιοχής Αθηνών – Πειραιώς χωρίς κλίμακα.</p> <p><b>Υπόγειο Δίκτυο</b></p> <p>Το υπόγειο δίκτυο ηλεκτροδότησης έχει συνολικό μήκος 230km περίπου και αποτελείται από υπόγεια καλώδια διατομής 1 in<sup>2</sup>, 0,6 in<sup>2</sup> τύπου ΝΚΒΑ και 400mm<sup>2</sup> τύπου Ν2ΧCΥ.Τα υπόγεια καλώδια ξεκινούν από τους υποσταθμούς ανόρθωσης (20kV / 600V DC).</p> <p>Το υπόγειο δίκτυο ηλεκτροδότησης περιλαμβάνει τα υπόγεια καλώδια μεταφοράς της ηλεκτρικής ενέργειας από τους Υποσταθμούς ανόρθωσης σε διάφορα σημεία ηλεκτροδότησης του εναερίου δικτύου.</p> <p>Τα σχέδια των υπογείων καλωδίων περιλαμβάνουν διάφορων τύπων και</p>

διατομών καλώδια και έχουν συνολικό μήκος 230 km περίπου.

Η Υπηρεσία διαθέτει πλήρη και λεπτομερή σχέδια όλων των υπογείων καλωδίων υπό κλίμακα 1:500 (λίγα σχέδια σε ποσοστό μικρότερο του 2% έχουν διαφορετική κλίμακα).

Στα σχέδια απεικονίζεται η διαδρομή των καλωδίων, ο τύπος τους, η διατομή τους, τα υπάρχοντα εξαρτήματα επ' αυτών (πχ. σύνδεσμοι) και οι εγκαταστάσεις τρίτων φορέων όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο.

Η ψηφιοποίηση των σχεδίων του υπογείου και του εναερίου δικτύου και η ένταξη όλων των στοιχείων και δεδομένων αυτού σε ένα σύστημα πληροφοριών (χωρική βάση δεδομένων) θα αποτελέσει ένα σημαντικό εργαλείο για τη διαχείριση του δικτύου και τη βελτιστοποίηση των διαφόρων διαδικασιών (συντηρήσεις, αποκαταστάσεις βλαβών, τήρηση αρχείου ενεργειών και προγραμματισμού, εξαγωγή στατιστικών στοιχείων, κ.λπ.).

Τα έργα που υπάγονται στην παρούσα Δράση είναι τα ακόλουθα :

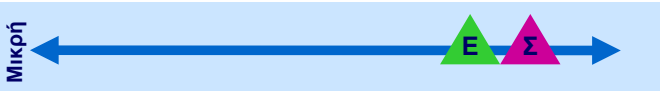


- Η αποτύπωση, οριζοντιογραφικώς και υψομετρικώς, του εναερίου δικτύου ηλεκτροδότησης των τρόλλεϋ, συνολικού μήκους 250km περίπου και των περιβαλλόντων Ο.Τ. με κάθε λεπτομέρεια σε αυτά (π.χ. δένδρα, στύλοι, φρεάτια κ.λπ.) . Τα στοιχεία της αποτύπωσης του τμήματος αυτού του εναερίου δικτύου θα εισαχθούν στην ψηφιακή βάση δεδομένων του έργου .
- Η ψηφιοποίηση όλων των διαθέσιμων σχεδίων του υπογείου δικτύου ηλεκτροδότησης των τρόλλεϋ. Τα σχέδια αυτά αποδίδουν την όδευση και τις εγκαταστάσεις του υπόγειου δικτύου, συνοδευόμενα με κατασκευαστικά στοιχεία, διαστάσεις και επί του εδάφους αποστάσεις από υφιστάμενα τεχνικά έργα, όπως κτίρια κ.λπ.
- Ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη συστήματος για την ενιαία απεικόνιση των γεωγραφικών πληροφοριών και στοιχείων του δικτύου (εναερίου και υπόγειου) χωρικά και περιγραφικά δεδομένα σε σύνδεση μεταξύ τους. Το σύστημα θα επιτρέπει:
  1. την καταγραφή – αποτύπωση του δικτύου (εναερίου και υπόγειου),
  2. τον εμπλουτισμό των δεδομένων με λεπτομέρειες του δικτύου (κατασκευαστικά, υλικά, επισκευές κ.λπ.),
  3. την γεωγραφική απεικόνιση και εύρεση δεδομένων σχετικών με το δίκτυο (εναεριο και υπόγειο) με βάση σύνθετα κριτήρια αναζήτησης από την πλευρά του χρήστη,
  4. τη λήψη αντιγράφων ασφαλείας και εύκολης ανάκτησης των δεδομένων σε περίπτωση σφαλμάτων,
  5. την παροχή στατιστικών στοιχείων, μέσω κριτηρίων και ερωτημάτων που θα θέτει ο χρήστης του συστήματος, και επιπλέον
  6. μέσα από τη σύνδεση του συστήματος με υπάρχοντα συστήματα της διεύθυνσης πληροφορικής του ΗΛΠΑΠ, θα είναι δυνατή:
    - η αναφορά, καταγραφή και παρακολούθηση βλαβών και έκτακτων γεγονότων,
    - η αναφορά και παρακολούθηση προγραμματισμένων συντηρήσεων,
    - η παροχή στατιστικών στοιχείων σχετικών με τις βλάβες και τη

	<p>συντήρηση του δικτύου</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>η παραγωγή θεματικών χαρτών</li> </ul> <p>Το σύστημα αυτό θα διασυνδέεται με τις βάσεις δεδομένων υπαρχόντων εφαρμογών που λειτουργούν στο χώρο του ΗΛΠΑΠ, όπως το σύστημα ERP.</p> <p>Το έργο περιλαμβάνεται στην λίστα των προς ένταξη έργων στο ΕΣΠΑ 2007-2013. Πραγματοποιείται συλλογή στοιχείων και τεχνικών προδιαγραφών προκειμένου να συνταχθούν τα τεύχη δημοπράτησης με στόχο την διεξαγωγή του διαγωνισμού στις αρχές του 2011.</p> <p><b>Προϋπολογισμός : 3.000.000 €</b></p> <p><b>Ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα μελέτης</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>ΕΡΓΑΣΙΕΣ/ΜΗΝΕΣ</th> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7</th> <th>8</th> <th>9</th> <th>10</th> <th>11</th> <th>12</th> <th>13</th> <th>14</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>A. ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ</b></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Αποτύπωση εναέριου δικτύου</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">Έγκριση</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ψηφιοποίηση υπογείου δικτύου</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">Έγκριση</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>B. Εφαρμογή διαχείρισης δεδομένων δικτύου</b></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Σχεδιασμός και ανάπτυξη συστήματος</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">Παρουσίαση-διορθώσεις/συμπληρώσεις-Έγκριση</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Θέση σε λειτουργία και εκπαίδευση φορέα</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: right;">Οριστική παραλαβή μελέτης</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;"> <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #cccccc; border: 1px solid black;"></span> Ενέργειες Εργοδότη             <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #333333; border: 1px solid black; margin-left: 20px;"></span> Μελετητικός χρόνος         </p>	ΕΡΓΑΣΙΕΣ/ΜΗΝΕΣ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	<b>A. ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ</b>															Αποτύπωση εναέριου δικτύου															Έγκριση															Ψηφιοποίηση υπογείου δικτύου															Έγκριση															<b>B. Εφαρμογή διαχείρισης δεδομένων δικτύου</b>															Σχεδιασμός και ανάπτυξη συστήματος															Παρουσίαση-διορθώσεις/συμπληρώσεις-Έγκριση															Θέση σε λειτουργία και εκπαίδευση φορέα															Οριστική παραλαβή μελέτης														
ΕΡΓΑΣΙΕΣ/ΜΗΝΕΣ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14																																																																																																																																																								
<b>A. ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ</b>																																																																																																																																																																						
Αποτύπωση εναέριου δικτύου																																																																																																																																																																						
Έγκριση																																																																																																																																																																						
Ψηφιοποίηση υπογείου δικτύου																																																																																																																																																																						
Έγκριση																																																																																																																																																																						
<b>B. Εφαρμογή διαχείρισης δεδομένων δικτύου</b>																																																																																																																																																																						
Σχεδιασμός και ανάπτυξη συστήματος																																																																																																																																																																						
Παρουσίαση-διορθώσεις/συμπληρώσεις-Έγκριση																																																																																																																																																																						
Θέση σε λειτουργία και εκπαίδευση φορέα																																																																																																																																																																						
Οριστική παραλαβή μελέτης																																																																																																																																																																						
<b>Δικαιούχοι:</b>	Γενική Διεύθυνση Λειτουργίας																																																																																																																																																																					
<b>Αποδέκτες:</b>	Τεχνικές Υπηρεσίες ΗΛΠΑΠ																																																																																																																																																																					
<b>ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ &amp; ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ</b>																																																																																																																																																																						
<b>Όφελος &amp; Θετικές επιδράσεις</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Μείωση κόστους</li> <li>- Αποδοτικότερη λειτουργία δικτύου</li> <li>- Καλύτερος προγραμματισμός συντήρησης</li> </ul>																																																																																																																																																																					
<b>Σκοπιμότητα &amp; εφικτότητα</b>																																																																																																																																																																						
<b>Συντελεστές επιτυχίας</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Εμπρόθεσμη υλοποίηση των σταδίων της δράσης</li> </ul>																																																																																																																																																																					

ΠΟΣΟΤΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ & ΣΤΟΧΟΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ / ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ													
Δείκτες Εκροής		2011				2012				2013			
Δείκτης 1 : Μελέτη		1											
Δείκτης 2 : Αποτύπωση δικτύου		50%				50%							
Δείκτης 3 : Ανάπτυξη εφαρμογής						80%				20%			
Δείκτες Αποτελεσμάτων		2011				2012				2013			
Δείκτης 1 : Ψηφιοποίηση δικτύου		10%				70%				20%			
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ													
ID	TASK Name	2011				2012				2013			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1	Μελέτη												
2	Αποτύπωση - Εφαρμογή												
ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ													
Κόστος Έργων		2011				2012				2013			
1. Ψηφιοποίηση δικτύου		1.000.000 €				1.500.000 €				500.000 €			
Συνολικό κόστος Δράσης		1.000.000, €				1.500.000 €				500.000 €			
ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΔΡΑΣΗΣ													
-Δανεισμός													
-Ίδιοι Πόροι													
-Συγχρηματοδοτούμενα		√											
-Π.Δ.Ε.													
-ΛΑΕΚ													
ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΟΦΕΛΟΣ		-				-				-			

Τίτλος:	11.Ενέργειες εξορθολογισμού συγκοινωνιακού έργου.
Αναλυτική περιγραφή:	<p>                             Η Δράση «Επέκταση – τροποποίηση γραμμών» αποσκοπεί στην βελτίωση των υποδομών του ΗΛΠΑΠ και στην καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Η Δράση αυτή εξειδικεύει τον Επιχειρησιακό Στόχο 5 του ΗΛΠΑΠ «Αντικατάσταση παλαιών οχημάτων και επέκταση γραμμών» και κατά συνέπεια εξυπηρετεί τον Στρατηγικό Στόχο 2 του Ομίλου ΟΑΣΑ «Εξασφάλιση όλων των αναγκαίων υποδομών για την ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών και την ορθολογική επέκταση, λειτουργία και εκσυγχρονισμό του δικτύου».                     </p> <p>                             Επιπρόσθετα, τα μέτρα που έχουν σχεδιαστεί αποσκοπούν στη μείωση του κόστους, μεταξύ των οποίων είναι ο εξορθολογισμός των εξυπηρετούμενων δικτύων, καθώς και στην αύξηση των εσόδων με συγχωνεύσεις και επικαλύψεις γραμμών, με γνώμονα την βέλτιστη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Τα μέτρα αυτά εξειδικεύονται σε δράσεις των οποίων η υλοποίησή τους διαχωρίζεται σε 2 φάσεις : για το έτος 2011 και για το 2012,2013.                     </p> <p> <b><u>Α' ΦΑΣΗ ( 2011)</u></b> </p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Διακοπή των νυχτερινών δρομολογίων των γραμμών 11 και 12 από την οποία θα εξοικονομηθούν 5 βάρδιες.</li> <li>2. Δρομολόγηση των γραμμών 3 και 13 με κοινή αφετηρία το Ν. Ψυχικό (όπως οι γραμμές 2,4.18 και 19). Η κοινή δρομολόγηση ανά 4 λεπτά θα έχει σαν αποτέλεσμα την ομαλή ροή οχημάτων στη Λ. Κηφισίας, Βασ. Σοφίας, Πανεπιστημίου και Πατησίων έως τα Άνω Πατήσια με σταθερή χρονοαπόσταση μεταξύ των οχημάτων, η οποία, στο τελευταίο κομμάτι μη κοινής διαδρομής και χαμηλότερης επιβατικής κίνησης από τα Άνω Πατήσια προς Ν. Φιλαδέλφεια και Λαμπρινή αντίστοιχα θα είναι 8 λεπτά από την οποία θα εξοικονομηθούν 10 βάρδιες.</li> <li>3. Η γραμμή 14 θα τερματίζει στο Γηροκομείο, όπου υπάρχει ο απαιτούμενος χώρος για τα οχήματα των 18 μέτρων, και θα διέρχεται από το σταθμό των Άνω Πατησίων (Αγία Βαρβάρα) και προς Πλ. Παπαδιαμάντη. Επιπρόσθετα θα υπάρχει η δυνατότητα οι οδηγοί να μπορούν να κάνουν διάλειμμα με άραγμα του οχήματος, από την οποία θα εξοικονομηθούν 4 βάρδιες.</li> <li>4. Λειτουργία της γραμμής 7 με δύο σειρές πρωί απόγευμα, από την οποία θα εξοικονομηθούν 2 βάρδιες, και με τρεις σειρές η γραμμή 8 πρωί απόγευμα, από την οποία θα εξοικονομηθούν 2 βάρδιες με νέο τέρμα για την γραμμή 8 στο Γηροκομείο ώστε να καταργηθεί για λόγους ασφαλείας το τέρμα επί της καθόδου της Λεωφ. Αλεξάνδρας εντός την λεωφοριολωρίδας καθώς και η παράκαμψη στο εναέριο δίκτυο (αυτόματες και απλές βελόνες). Λόγω χαμηλής επιβατικής κίνησης και επικάλυψης τους από άλλες γραμμές, θα εξετασθεί το ενδεχόμενο κατάργησής τους. Με το ενδεχόμενο πρόσληψης οδηγών, μπορεί να της διατηρήσει σ' αυτή τη μορφή ως ενισχυτικές στο κέντρο, με αποτέλεσμα να εξοικονομηθούν 10 βάρδιες.</li> <li>5. Αλλαγή του τρόπου δρομολόγησης της γραμμής 20 (διάλειμμα –</li> </ol>

	<p>παραμονή οχήματος) από την οποία θα εξοικονομηθούν 2 βάρδιες.</p> <p>6. Αλλαγή στη δρομολόγηση όλων των γραμμών κατά τις Κυριακές και τις αργίες, πλην των γραμμών 15, 2/4 και 3/13 (διάλειμμα – παραμονή οχήματος)</p> <p>7. Αλλαγή στη δρομολόγηση όλων των γραμμών τα Σάββατα πλην των γραμμών 2/4,5,10,15 και 3/13.</p> <p><b><u>B' ΦΑΣΗ (2012-2013)</u></b></p> <p>1. Τροποποίηση στη δρομολόγηση της γραμμής 11 από Άνω Πατήσια έως Ιπποκράτους (με 4 σειρές πρωί – απόγευμα) με στόχο την βελτίωση της εξυπηρέτησης των επιβατών – πελατών της οδού Πατησίων. Σε περίπτωση πρόσληψης οδηγών, τότε η γραμμή μπορεί να λειτουργήσει με δρομολόγιο «ΑΝΩ ΠΑΤΗΣΙΑ – ΑΛΣΟΣ ΝΕΑΣ ΣΜΥΡΝΗΣ», όπου υπάρχει ήδη δίκτυο.</p> <p>2. Ο βρόγχος 2 της γραμμής 2/4 θα τερματίζει στη ΝΕΑ ΕΛΒΕΤΙΑ καλύπτοντας το κενό που θα δημιουργηθεί από την μεταβολή της γραμμής 11.</p> <p>3. Η γραμμή 12 θα επεκταθεί από το ΖΑΠΠΕΙΟ στην Καισαριανή καλύπτοντας το κενό που θα δημιουργηθεί από την μεταβολή της γραμμής 2/4. Από τις παραπάνω ρυθμίσεις προκύπτει η εξοικονόμηση 13 βαρδιών με διάλειμμα – παραμονή οχημάτων στην Καισαριανή.</p> <p>4. Η γραμμή 1 θα μετατραπεί σε Μοσχάτο – Ομόνοια (απαιτείται τέρμα ολιγόλεπτης στάσης στο κέντρο της Αθήνας ) λόγω της μειωμένης επιβατικής κίνησης στο τμήμα Ομόνοια – Πλ. Αττικής . Οι κάτοικοι της Πλ. Αττικής εξυπηρετούνται παράλληλα με άλλα ΜΜΜ( ΗΣΑΠ, ΜΕΤΡΟ και λεωφορεία) οπότε θα προκύψει και εξοικονόμηση 6 βαρδιών.</p>
<b>Δικαιούχοι:</b>	Γενική Διεύθυνση Λειτουργίας
<b>Αποδέκτες:</b>	Επιβατικό κοινό, ΑΜΕΛ
<b>ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ &amp; ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ</b>	
<b>Όφελος &amp; Θετικές επιδράσεις</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού</li> <li>- Αύξηση εσόδων από την παροχή συγκοινωνιακού έργου</li> <li>- Εξοικονόμηση βαρδιών, με δεδομένη την έλλειψη οδηγών</li> <li>- Εξοικονόμηση κόστους</li> <li>- Βελτιστοποίηση κάλυψης περιοχής δραστηριοποίησης του Οργανισμού.</li> </ul>

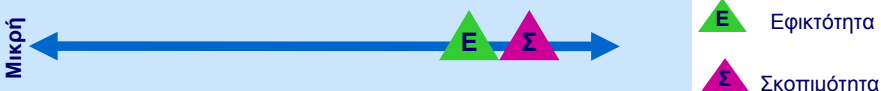
<b>Σκοπιμότητα &amp; εφικτότητα</b>	 <div style="display: flex; justify-content: flex-end; margin-top: 5px;"> <div style="margin-right: 20px;">  Εφικτότητα         </div> <div>  Σκοπιμότητα         </div> </div>
<b>Συντελεστές επιτυχίας</b>	-

ΠΟΣΟΤΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ & ΣΤΟΧΟΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ / ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ													
Δείκτες Εκροής		2011				2012				2013			
Δείκτης 1 : Τροποποιήσεις γραμμών		7											
Δείκτης 2 : Τροποποιήσεις γραμμών						2				2			
Δείκτες Αποτελεσμάτων		2011				2012				2013			
Δείκτης 1 : Αύξηση επιβατών στις γραμμές													
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ													
ID	TASK Name	2011				2012				2013			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1	Τροποποίηση γραμμών Α' ΦΑΣΗ												
2	Τροποποίηση γραμμών Β' ΦΑΣΗ												
ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ													
Κόστος Έργων		2011				2012				2013			
Συνολικό κόστος Δράσης		0				0				0			
ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΔΡΑΣΗΣ													
- Δανεισμός													
- Ίδιοι Πόροι													
- Συγχρηματοδοτούμενα													
- Π.Δ.Ε.													

---

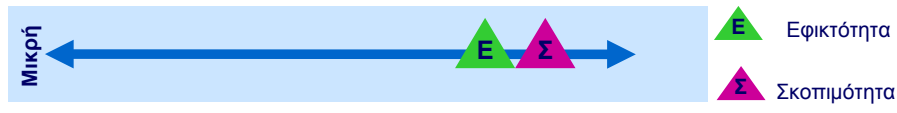
- ΛΑΕΚ			
<b>ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΟΦΕΛΟΣ</b>	2.500.000,00€	-	-

<b>Τίτλος:</b>	<b>12. Σύνδεση αμαξοστασίου Ρούφ με το υπάρχον δίκτυο των τρόλλεου του Πειραιά.</b>
<b>Αναλυτική περιγραφή:</b>	<p>Η Δράση «Σύνδεση αμαξοστασίου Ρούφ με το υπάρχον δίκτυο των τρόλλεου του Πειραιά» αποσκοπεί στην βελτίωση των υποδομών του ΗΛΠΑΠ και στην καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Η Δράση αυτή εξειδικεύει τον Επιχειρησιακό Στόχο 4 του ΗΛΠΑΠ «Ολοκλήρωση εργασιών εκσυγχρονισμού αμαξοστασίων, συστημάτων ηλεκτροδότησης, εναέριου δικτύου» και κατά συνέπεια εξυπηρετεί τον Στρατηγικό Στόχο 2 του Ομίλου ΟΑΣΑ «Εξασφάλιση όλων των αναγκαίων υποδομών για την ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών και την ορθολογική επέκταση, λειτουργία και εκσυγχρονισμό του δικτύου».</p> <p>Το συγκεκριμένο έργο αφορά την σύνδεση του νέου αμαξοστασίου στο Ρούφ με το εναέριο και υπόγειο δίκτυο ηλεκτροδότησης των τρόλλεϋ προς το δίκτυο του Πειραιά. Η σύνδεση του εναερίου δικτύου ξεκινά από την συμβολή της Λεωφ, Πέτρου Ράλλη και την οδό Πειραιώς προς Πειραιά, συνδέεται με το υπάρχον δίκτυο του Μοσχάτου μέσω της Οδογέφυρας της Χρυσοστόμου Σμύρνης και τέλος με το υπάρχον δίκτυο της γραμμής Ρέντη μέσω της οδού Φλέμιγκ.</p> <p>Στο συγκεκριμένο έργο, τόσο στις διασταυρώσεις των γραμμών τρόλλεϋ όσο και στις στροφές τους, χρησιμοποιούνται τελευταίας τεχνολογίας συστήματα διασταυρώσεων καθώς μηχανικών και αυτόματων αιχμών με αποτέλεσμα την σημαντική βελτίωση της ποιότητας του δικτύου σε όλα τα σημεία που έχουμε νέες συνδέσεις. Οι αλλαγές πορείας των τρόλλεϋ θα γίνονται πλέον αυτόματα, με την βοήθεια πομποδέκτη ο οποίος θα είναι συνδεδεμένος στο εκάστοτε τρόλλεϋ, βελτιώνοντας σημαντικά την ταχύτητα διέλευσης τους από τέτοιους κόμβους.</p> <p><b>ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΠΡΑΞΗΣ</b></p> <p><b>1<sup>ο</sup> υποέργο:</b></p> <p>Αφορά την μελέτη κατασκευής του εναερίου και υπογείου δικτύου ηλεκτροδότησης των τρόλλεϋ, η οποία έχει ολοκληρωθεί, ανατεθεί και υλοποιηθεί σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία. Σκοπός της μελέτης είναι ο σχεδιασμός της διαδρομής του εναερίου και του υπογείου δικτύου καθώς και η σύνταξη των τευχών δημοπράτησης, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών προδιαγραφών και τον προϋπολογισμό του έργου.</p> <p><b>2<sup>ο</sup> υποέργο:</b></p> <p>Αφορά την προμήθεια του υπογείου καλωδίου ηλεκτροδότησης του δικτύου που θα χρησιμοποιηθεί για την κατασκευή του έργου. Ο διαγωνισμός της προμήθειας έχει γίνει σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, έχοντας υποβληθεί και εγκριθεί στο Ενιαίο Πρόγραμμα Προμηθειών του έτους 2009, από την Γενική Γραμματεία Εμπορίου του Υπουργείου Ανάπτυξης.</p> <p><b>3<sup>ο</sup> υποέργο:</b></p> <p>Αφορά την κατασκευή του εναερίου και υπογείου δικτύου</p>

	<p>ηλεκτροδότησης. Μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής του νέου αμαξοστασίου στο Ρούφ είναι απαραίτητο να υλοποιηθεί η σύνδεσή του με το υπάρχον δίκτυο των τρόλεϊ προς τις γραμμές του Πειραιά. Με την ολοκλήρωση του έργου αυτού τα οχήματα που σταθμεύουν στα αμαξοστάσιο του Πειραιά θα μεταφερθούν στο νέο αμαξοστάσιο ώστε να αποσυμφορηθεί το ευρύτερο κέντρο του Πειραιά και να συμβάλλει ουσιαστικά στην προώθηση των καθαρών συγκοινωνιών.</p> <p>1. ΠΑΡΑΔΟΤΕΑ ΠΡΑΞΗΣ</p> <p>1<sup>ο</sup> υποέργο: ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΝΑΕΡΙΟΥ &amp; ΥΠΟΓΕΙΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΡΟΛΛΕΥ</p> <p>2<sup>ο</sup> υποέργο: ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΥΠΟΓΕΙΟΥ ΚΑΛΩΔΙΟΥ</p> <p>3<sup>ο</sup> υποέργο: ΕΝΑΕΡΙΟ &amp; ΥΠΟΓΕΙΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΡΟΛΛΕΥ</p>
<b>Δικαιούχοι:</b>	Γενική Διεύθυνση Λειτουργίας
<b>Αποδέκτες:</b>	Επιβατικό κοινό, ΑΜΕΛ
<b>ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ &amp; ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ</b>	
<b>Όφελος &amp; Θετικές επιδράσεις</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Λειτουργία του Α/Ξ του Ρούφ</li> <li>- Καλύτερη εξυπηρέτηση επιβατικού κοινού</li> </ul>
<b>Σκοπιμότητα &amp; εφικτότητα</b>	
<b>Συντελεστές επιτυχίας</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ολοκλήρωση των υποέργων</li> </ul>

ΠΟΣΟΤΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ & ΣΤΟΧΟΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ / ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ			
Δείκτες Εκροής	2011	2012	2013
Δείκτης 1 : Μελέτη κατασκευής δικτύου τρόλλεϋ	1		
Δείκτης 2 : Προμήθεια υπόγειου καλωδίου	1		

Δείκτες Αποτελεσμάτων													
Δείκτης 1 : Σύνδεση και λειτουργία		60%		20%		100%							
ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ													
ID	TASK Name	2011				2012				2013			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1	Μελέτη κατασκευής δικτύου τρόλλεϋ												
2	Προμήθεια υπόγειου καλωδίου												
3	Εναέριο και υπόγειο δίκτυο												
ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ													
Κόστος Έργων		2011		2012		2013							
Κόστος υλικών και εργασίες		2.500.000 €		2.000.000 €									
Συνολικό κόστος Δράσης		2.500.000 €		2.000.000 €									
ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΔΡΑΣΗΣ													
-Δανεισμός													
-Ίδιοι Πόροι													
-Συγχρηματοδοτούμενα		√											
-Π.Δ.Ε.													
-ΛΑΕΚ													
ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΟΦΕΛΟΣ		-		-		-							

<b>Τίτλος:</b>	<b>13. Αντικατάσταση παλαιών στύλων του εναέριου δικτύου περιοχής Αθηνών – Πειραιώς.</b>
<b>Αναλυτική περιγραφή:</b>	<p>Η Δράση «Αντικατάσταση παλαιών στύλων του εναέριου δικτύου των τρόλλευ» αποσκοπεί στην βελτίωση και ενίσχυση του εναέριου δικτύου του ΗΛΠΑΠ και τη διατήρηση των επιπέδων ασφαλείας για το επιβατικό κοινό και τους εργαζόμενους. Η Δράση αυτή εξειδικεύει τον Επιχειρησιακό Στόχο 4 του ΗΛΠΑΠ «Ολοκλήρωση εργασιών εκσυγχρονισμού αμαξοστασίων, συστημάτων ηλεκτροδότησης, εναέριου δικτύου» και κατά συνέπεια εξυπηρετεί τον Στρατηγικό Στόχο 2 του Ομίλου ΟΑΣΑ «Εξασφάλιση όλων των αναγκαίων υποδομών για την ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών και την ορθολογική επέκταση, λειτουργία και εκσυγχρονισμό του δικτύου».</p> <p>Στο συγκεκριμένο έργο η προμήθεια των μεταλλικών ιστών γίνεται από τον ΗΛΠΑΠ και η τοποθέτηση – αντικατάσταση στύλων γίνεται από τον εργολάβο ο οποίος θα προκύψει μετά από διαγωνισμό. Η υλοποίησή τους διαχωρίζεται σε 2 φάσεις :</p> <p><b>Α΄ΦΑΣΗ</b></p> <p>Ολοκλήρωση σύνταξης τευχών δημοπράτησης με προϋπολογισμό έργου 2.500.000 ευρώ</p> <p><b>Β΄ΦΑΣΗ</b></p> <p>Προκήρυξη συγκεκριμένου έργου ανάδειξη εργολάβου.(1.200.000 ευρώ)          Προβλεπόμενος χρόνος ολοκλήρωσης έργου : 18 μήνες.(1.300.000 ευρώ)</p>
<b>Δικαιούχοι:</b>	Γενική Διεύθυνση Λειτουργίας
<b>Αποδέκτες:</b>	Επιβατικό κοινό, ΑΜΕΛ
<b>ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ &amp; ΕΦΙΚΤΟΤΗΤΑΣ</b>	
<b>Όφελος &amp; Θετικές επιδράσεις</b>	- Ασφάλεια δικτύου
<b>Σκοπιμότητα &amp; εφικτότητα</b>	
<b>Συντελεστές επιτυχίας</b>	- Υλοποίηση αντικατάστασης στύλων

<b>ΠΟΣΟΤΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ &amp; ΣΤΟΧΟΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ / ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ</b>													
<b>Δείκτες Εκροής</b>		<b>2011</b>				<b>2012</b>				<b>2013</b>			
Δείκτης 1 : Μελέτη – Τεύχη δημοπράτησης		1											
Δείκτης 2 : Προμήθεια – Εγκατάσταση						1							
<b>Δείκτες Αποτελεσμάτων</b>		<b>2011</b>				<b>2012</b>				<b>2013</b>			
Δείκτης 1 : Εγκατάσταση		20%				80%							
<b>ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ</b>													
ID	TASK Name	2011				2012				2013			
		Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1	Μελέτη – Τεύχη δημοπράτησης												
2	Προμήθεια – Εγκατάσταση												
<b>ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ</b>													
<b>Κόστος Έργων</b>		<b>2011</b>				<b>2012</b>				<b>2013</b>			
Κόστος υλικών και εργασίες		1.000.000 €				1.500.000 €							
<b>Συνολικό κόστος Δράσης</b>		<b>1.000.000 €</b>				<b>1.500.000 €</b>							
<b>ΠΗΓΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΔΡΑΣΗΣ</b>													
-Δανεισμός													
-Ίδιοι Πόροι													
-Συγχρηματοδοτούμενα		√											
-Π.Δ.Ε.													
.ΛΑΕΚ													
<b>ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΟΦΕΛΟΣ</b>		-				-				-			

### 2.3 Συσχέτιση ευρημάτων συνθετικής διάγνωσης – δράσεων

Στην παρούσα ενότητα επιχειρείται η συσχέτιση των ευρημάτων της συνθετικής διάγνωσης που πραγματοποιήθηκε στον Τόμο Α του Παραδοτέου 1 με τις δράσεις που προέκυψαν ως απόρροια του Επιχειρησιακού Σχεδιασμού του ΗΛΠΑΠ.

Πιο συγκεκριμένα, ο Πίνακας 2-1 συσχετίζει τα δυνατά και αδύνατα σημεία της Συνθετικής Διάγνωσης με τις Δράσεις.

Πίνακας 2-1: Σύνδεση Συνθετικής Διάγνωσης – Δράσεις 1 έως 13

Συνθετική Διάγνωση	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Βελτίωση της ποιότητας του παρεχόμενου Συγκοινωνιακού Έργου	√	√	√	√√	√		√			√	√	√	√
Πρόοδος μελετητικών ενεργειών αναδιοργάνωσης		√√	√	√	√	√			√	√		√	√
Ικανότητα εσωτερικού επιχειρησιακού σχεδιασμού & ανάπτυξης		√									√		
Θεσμοθέτηση συμμόρφωσης με συστήματα ποιότητας 9001, 14001, 18001 (ΕΛΟΤ 1801) και 1429.	√	√			√	√	√		√	√		√	√
Ανάπτυξη συστήματος διαχείρισης ανθρώπινων πόρων	√	√									√		
Βελτιωμένο εκπαιδευτικό επίπεδο του νέου προσωπικού	√√				√								
Ανανεωμένος στόλος οχημάτων			√	√√		√	√			√		√	√

Συνθετική Διάγνωση													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Ανακατασκευή αμαξοστασίου Αττικής σε εξέλιξη									√√				
Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής και λειτουργία Κέντρου Διαχείρισης Οχημάτων (ΚΔΟ)	√		√	√						√			
Εγκατάσταση συστήματος Αυτόματης Συλλογής Κομίστρου	√		√	√									
Οριακή βελτίωση της οικονομικής θέσης του ΗΛΠΑΠ		√			√	√					√√	√	
Μείωση συχνότητας εξυπηρέτησης δρομολογίων (λόγω έλλειψης οδηγών)			√√	√							√√		
Μείωση επιβατικής κίνησης			√	√			√				√	√	
Περιορισμένη ανάπτυξη από εμπορικών υπηρεσιών	√	√		√									
Προβλήματα στην οργανωτική δομή		√√	√										
Καθυστέρηση στην εφαρμογή των ενεργειών αναδιοργάνωσης		√√		√			√		√				
Ανάγκη ανασχεδιασμού του δικτύου του ΗΛΠΑΠ μεσοπρόθεσμα και επέκτασής του μακροπρόθεσμα		√	√	√							√√	√√	√

Συνθετική Διάγνωση													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Ηλικιακό και εκπαιδευτικό προφίλ του προσωπικού	√				√								
Αυξανόμενη δυσκολία εξυπηρέτησης των οχημάτων από τα αμαξοστάσια του ΗΛΠΑΠ				√			√√		√√	√	√	√√	√
Αδυναμία κάλυψης λειτουργικών εξόδων με τα έσοδα από εισιτήρια			√		√	√				√	√	√	
Έλλειψη οριοθέτησης και συμβασιοποίησης των δικαιωμάτων / υποχρεώσεων του ΗΛΠΑΠ σε θέματα παροχής δημόσιας επιβατικής συγκοινωνιακής υπηρεσίας	√			√	√		√√					√	

√: Έμμεση σχέση      √√: Άμεση σχέση

Ο Πίνακας 2-1 αναδεικνύει τον ολοκληρωμένο χαρακτήρα της Πρότασης, που ασκεί, συντεταγμένα, αποφασιστική επιρροή σε κατεύθυνση άρσης διαπιστωμένων αδυναμιών.

## 2.4 Ιεράρχηση δράσεων

Οι οικονομικοί περιορισμοί που αντιμετωπίζουν στο σύνολό τους οι ΔΕΚΟ και συγκεκριμένα ο ΗΑΠΑΑ, καθιστούν απαραίτητη την ιεράρχηση των επιλεγμένων δράσεων του Επιχειρησιακού Σχεδίου 2009 – 2011. Τα κριτήρια και η βαρύτητά τους που έχουν επιλεγεί για την ιεράρχηση των δράσεων είναι τα ακόλουθα τέσσερα:

- Κριτήριο Α: Σκοπιμότητα (βαρύτητα 25%)
- Κριτήριο Β: Εφικτότητα (βαρύτητα 30%)
- Κριτήριο Γ: Ύπαρξη χρηματικών πόρων (βαρύτητα 20%)
- Κριτήριο Δ: Προτεραιότητα διοίκησης (βαρύτητα 25%)

Οι Δράσεις βαθμολογούνται ως εξής :

1: Χαμηλή προτεραιότητα (σκοπιμότητα, εφικτότητα κ.λ.π.)

2: Μεσαία προτεραιότητα

3: Υψηλή προτεραιότητα

Με βάση την βαθμολογία και την βαρύτητα κάθε κριτηρίου προκύπτει και η τελική ιεράρχηση των Δράσεων του Επιχειρησιακού Σχεδίου.

Ο Πίνακας 2-2 που ακολουθεί παρουσιάζει την τεκμηρίωση της ιεράρχησης των Δράσεων.

Πίνακας 2-2: Τεκμηρίωση ιεράρχησης δράσεων

Δράσεις		Κριτήρια				Ιεράρχηση
		A (25%)	B (30%)	Γ (20%)	Δ (25%)	
1	Προγράμματα εκπαίδευσης και κατάρτισης	3	3	2	2	2,55
2	Αναδιοργάνωση Επιχειρησιακών Διαδικασιών (BPR)	3	2	3	3	2,70
3	Τηλεματική για τη διαχείριση του στόλου	3	2	3	3	2,70
4	Ανανέωση οχημάτων	3	2	3	3	2,75
5	Συστήματα ενεργειακής αποδοτικής οδήγησης	2	2	2	1	1,75
6	Έρευνα και εφαρμογή εναλλακτικών παρόχων ενέργειας για κίνηση οχημάτων	3	3	3	3	3,00
7	Μέριμνα για την πρόσβαση των εμποδιζόμενων ατόμων στο ΣΑΣΑ σε όλα τα σημεία διεπαφής	3	1	1	3	2,00
8	Υπηρεσίες εντός των οχημάτων διευκόλυνσης των εμποδιζόμενων ατόμων	3	1	1	3	2,00
9	Δομητική αποκατάσταση κτιρίου αμαξοστασίου Αττικής	3	3	3	3	3,00
10	Μελέτη αποτύπωσης, ψηφιοποίησης και σχεδιασμού εφαρμογής διαχείρισης του εναέριου και του υπόγειου δικτύου ηλεκτροδότησης των τρόλλεου.	3	3	3	3	3,00
11	Ενέργειες εξορθολογισμού συγκοινωνιακού έργου	3	3	3	2	2,75

Δράσεις		Κριτήρια				Ιεράρχηση
		A (25%)	B (30%)	Γ (20%)	Δ (25%)	
12	Σύνδεση αμαξοστασίου Ρούφ με το υπάρχον δίκτυο των τρόλλεϋ του Πειραιά.	3	3	3	3	3,00
13	Αντικατάσταση παλαιών στύλων του εναέριου δικτύου περιοχής Αθηνών –Πειραιώς.	3	3	3	3	3,00

## 2.5 Κατηγοριοποίηση των δράσεων με βάση την σημασία τους

Με βάση την ιεράρχηση των δράσεων που πραγματοποιήθηκε στην προηγούμενη ενότητα, οι δράσεις κατηγοριοποιούνται σε δύο επιμέρους κατηγορίες. Συγκεκριμένα:

- **Κατηγορία Προτεραιότητας 1.** Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται εκείνες οι δράσεις των οποίων η συνολική βαθμολογία ως προς την ιεράρχηση είναι 3. Οι δράσεις αυτές θεωρούνται υψηλής προτεραιότητας ως προς την σκοπιμότητα, την εφικτότητα, την ύπαρξη χρηματικών πόρων και την προτεραιότητα της διοίκησης. Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει τις εν λόγω δράσεις.

Δράσεις	Προϋποθέσεις	Ιεράρχηση
Έρευνα και εφαρμογή εναλλακτικών παρόχων ενέργειας για κίνηση οχημάτων	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εξασφάλιση συνεργασίας με τους λοιπούς ΕΦΣΕ</li> <li>• Εύρεση εναλλακτικών παρόχων ενέργειας</li> </ul>	<b>3,00</b>
Δομητική αποκατάσταση κτιρίου αμαξοστασίου Αττικής	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Έγκριση του προγράμματος και υπαγωγή στα ΕΣΠΑ</li> <li>• Εμπρόθεσμη υλοποίηση</li> </ul>	
Μελέτη αποτύπωσης, ψηφιοποίησης και σχεδιασμού εφαρμογής διαχείρισης του εναέριου και του υπόγειου δικτύου ηλεκτροδότησης των τρόλλεϋ.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Έγκριση του προγράμματος και υπαγωγή στα ΕΣΠΑ</li> <li>• Εμπρόθεσμη υλοποίηση</li> </ul>	

Δράσεις	Προϋποθέσεις	Ιεράρχηση
Σύνδεση αμαξοστασίου Ρούφ με το υπάρχον δίκτυο των τρόλλεϋ του Πειραιά.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Έγκριση του προγράμματος και υπαγωγή στα ΕΣΠΑ</li> <li>Εμπρόθεσμη υλοποίηση</li> </ul>	
Αντικατάσταση παλαιών στύλων του εναέριου δικτύου περιοχής Αθηνών –Πειραιώς	<ul style="list-style-type: none"> <li>Έγκριση του προγράμματος και υπαγωγή στα ΕΣΠΑ</li> <li>Εμπρόθεσμη υλοποίηση</li> </ul>	

- **Κατηγορία Προτεραιότητας 2.** Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται εκείνες οι δράσεις των οποίων η συνολική βαθμολογία ως προς την ιεράρχηση κυμαίνεται μεταξύ 1,2 και 3. Οι δράσεις αυτές θεωρούνται μεσαίας προτεραιότητας. Ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει τις εν λόγω δράσεις.

Δράσεις	Προϋποθέσεις	Ιεράρχηση
Τηλεματική για τη διαχείριση του στόλου	<u>ΤΗΛΕΜΑΤΙΚΗ - 1</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ολοκλήρωση του διαγωνισμού τηλεματικής του ΟΑΣΑ (μέσω ΣΔΙΤ).</li> </ul> <u>ΤΗΛΕΜΑΤΙΚΗ - 2</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>Σύναψη σύμβασης με τον Ανάδοχο και εγκατάσταση.</li> <li>Επικοινωνία των δυνατοτήτων του συστήματος στο αρμόδιο προσωπικό και το επιβατικό</li> </ul>	<b>2,70</b>

Δράσεις	Προϋποθέσεις	Ιεράρχηση
	κοινό για την πλήρη αξιοποίησή τους	
Αναδιοργάνωση Επιχειρησιακών Διαδικασιών (BPR)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ολοκλήρωση μελέτης</li> <li>• Υλοποίηση με τη δέσμευση της Διοίκησης</li> </ul>	<b>2,70</b>
Προγράμματα εκπαίδευσης και κατάρτισης	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης ανθρωπίνων πόρων</li> <li>• Εξεύρεση νέων πόρων για την χρηματοδότηση των προγραμμάτων εκπαίδευσης</li> <li>• Σύνδεση εκπαίδευσης με κίνητρα</li> <li>• Συστηματική αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας της εκπαίδευσης</li> </ul>	<b>2,55</b>
Ανανέωση οχημάτων	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Έγκριση δαπάνης από το ΥΠΟΙΟ</li> <li>• Εξασφάλιση κονδυλίων από κοινοτικούς πόρους</li> <li>• Ταχεία διεκπεραίωση διαδικασιών ανάθεσης μελετών</li> </ul>	<b>2,75</b>
Μέριμνα για την πρόσβαση των εμποδιζόμενων ατόμων στο ΣΑΣΑ σε όλα τα σημεία διεπαφής	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Σύνταξη προδιαγραφών από τον ΟΑΣΑ</li> <li>• Διασφάλιση πόρων για την ολοκλήρωση και την εφαρμογή των έργων (Παροχή οικονομικής υποστήριξης από ΥΜΕ κ.α.)</li> <li>• Οργάνωση της προμήθειας του αναγκαίου εξοπλισμού</li> <li>• Εξορθολογισμός του προγραμματισμού των παρεμβάσεων, τόσο σε χρονοδιάγραμμα, όσο και σε προϋπολογισμό υλοποίησης</li> </ul>	<b>2,00</b>

Δράσεις	Προϋποθέσεις	Ιεράρχηση
Υπηρεσίες εντός των οχημάτων διευκόλυνσης των εμποδιζόμενων ατόμων	<ul style="list-style-type: none"><li>• Διασφάλιση πόρων για την ολοκλήρωση και την εφαρμογή των έργων</li><li>• Εξορθολογισμός του προγραμματισμού των παρεμβάσεων, τόσο σε χρονοδιάγραμμα, όσο και σε προϋπολογισμό υλοποίησης</li><li>• Καθορισμός προτύπων από τον ΟΑΣΑ</li></ul>	<b>2,00</b>
Ενέργειες εξορθολογισμού συγκοινωνιακού έργου	<ul style="list-style-type: none"><li>• Σύμφωνη γνώμη των υπηρεσιών του ΟΑΣΑ</li></ul>	
Συστήματα ενεργειακής αποδοτικής οδήγησης	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ποιότητα και έκταση προγραμμάτων κατάρτισης οδηγών</li><li>• Συνεργασία και συντονισμένη προσπάθεια των οδηγών για να έχουν τα σεμινάρια το επιθυμητό αποτέλεσμα</li><li>• Διασφάλιση πόρων για την ολοκλήρωση αλλά και την εφαρμογή του έργου</li></ul>	<b>1,75</b>

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι**

Σε παράρτημα παρατίθενται πρόσθετοι δείκτες που παρέχουν πληροφόρηση για την λειτουργία και την χρηματοοικονομική εικόνα του ΗΛΠΑΠ. Οι συγκεκριμένοι δείκτες μπορούν να υπολογιστούν συμπληρωματικά εφόσον το επιθυμεί η Διοίκηση του ΗΛΠΑΠ.

<b>ΠΡΟΣΘΕΤΟΙ ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ</b>	<b>2009</b>
Συνολικό κόστος ανά οχ-χλμ. σε €. :	7,62
Συνολικό κόστος ανά επιβάτη σε € :	0,99
Αριθμός εργαζομένων ανά 10.000 επιβάτες :	0,15
Αριθμός εργαζομένων ανά 10.000 οχ-χλμ. :	9,21
Αριθμός εργαζομένων ανά χιλιόμετρο δικτύου :	4,72
Αριθμός εργαζομένων ανά όχημα :	4,002
Οδηγοί ανά όχημα αιχμής :	3,31
Οχ-χλμ ανά οδηγό :	15.569
Προσωπικό συντήρησης οχημάτων ανά ενεργό όχημα :	0,866
Προσωπικό συντήρησης οχημάτων ανά 10.000 οχ-χλμ. :	0,263
Προσωπικό συντήρησης δικτύου ανά χιλιόμετρο δικτύου :	0,1
Προσωπικό λειτουργίας ανά ενεργό όχημα :	2,89
Προσωπικό λειτουργίας ανά 10.000 οχ-χλμ. :	0,88
Διοικητικό προσωπικό ανά 10.000 οχ-χλμ. :	0,11
Ποσοστό χρησιμοποίησης οχημάτων σε ώρες αιχμής :	64%
Οχ-χλμ ανά ενεργό όχημα:	32.838
Έσοδα από κόμιστρα ανά χιλιόμετρο δικτύου (σε €) :	90.082
Έσοδα από κόμιστρα ανά επιβάτη (σε €) :	0,30
Έσοδα από κόμιστρα ανά οχ-χλμ. (σε €) :	2,32
Ανάκτηση συνολικού κόστους :	69,52%
Επιβάτες ανά χιλιόμετρο δικτύου :	297.419
Επιβάτες ανά οχ-χλμ. :	7,671
Επιβάτες ανά ενεργό όχημα :	251.912
Επιβάτες ανά όχημα αιχμής	395.708
Συνολικό κόστος ανά εργαζόμενο	49.148