



**Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**
από το 1957 μέχρι σήμερα



**The Organisation of Urban Transportation
of Thessaloniki from 1957 to the present day**





**Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**
από το 1957 μέχρι σήμερα

**The Organisation of Urban Transportation
of Thessaloniki from 1957 to the present day**

ΕΚΔΟΤΗΣ
Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΡΓΟΥ
Πέτρος Καρούτσος

ΟΡΓΑΝΩΣΗ - ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
Δήμητρα Σουρμελίδη

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟΣ ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ
Δρ Αναστασία Λερίου, Αρχαιολόγος

ΕΡΕΥΝΑ - ΣΥΓΓΡΑΦΗ
Σπύρος Γαστεράτος, Ιστορικός

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ - ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ
Δημήτριος Κίτσος, Ιστορικός MA War Studies

ΦΙΛΟΛΟΓΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ
Μαργαρίτης Παναγιώτου

ΑΠΟΔΟΣΗ ΣΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ
Δρ Γεώργιος Λέριος

ΣΕΛΙΔΟΠΟΙΗΣΗ - ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΕΙΚΟΝΑΣ
Δημήτρης Πανάγος

PUBLISHER
Organisation of Urban Transportation of Thessaloniki

PROJECT MANAGEMENT
Petros Karoutsos

PRODUCTION ORGANISATION - MANAGEMENT
Dimitra Sourmelidi

ACADEMIC SUPERVISION
Dr Anastasia Leriou, Archaeologist

RESEARCH - TEXTS
Spyros Gasteratos, Historian

IMAGE RESEARCH - DOCUMENTATION
Dimitrios Kitsos, Historian MA War Studies

COPY EDITING
Margaritis Panagiotou

ENGLISH RENDERING
Dr Georgios Lerios

DESKTOP PUBLISHING - IMAGE EDITING
Dimitris Panagos

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ/ PRODUCTION DESIGN



N.K. Συμβουλευτική Αλέξανδρος Ε.Π.Ε.

Φειδίου 14-16, Τ.Κ. 106 73, Αθήνα, τηλ.: 210-3634330, 210-9580876



© 2026 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ISBN: 978-618-88455-0-3

Απαγορεύεται η αναδημοσίευση ή αναπαραγωγή του παρόντος έργου στο σύνολο ή τμημάτων του με οποιονδήποτε τρόπο, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2121/1993 και της Διεθνούς Σύμβασης Βέρνης - Παρισιού που κυρώθηκε με τον ν. 100/1975. Τέλος απαγορεύεται η αναπαραγωγή της συνολικής αισθητικής εμφάνισης του βιβλίου (στοιχειοθεσία, εξωφύλλου κ.λπ.) με φωτοτυπίες ή άλλες μεθόδους, σύμφωνα με το άρθρο 51 του ν. 2121/1993. All rights reserved.



**Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**
από το 1957 μέχρι σήμερα



**The Organisation of Urban Transportation
of Thessaloniki from 1957 to the present day**

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 2026

ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ	11
SALUTATION	13

Εισαγωγή

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Πριν από το 1957	15
----------------------------	----

Introduction

INTRODUCTION

Before 1957.	23
----------------------	----

Κεφάλαιο 1

ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το Νομοθετικό Διάταγμα 3721/1957.	29
Το Νομοθετικό Διάταγμα 716/1970	36
Ο Νόμος 866/1979	36
Ο Νόμος 2898/2001	39
Η οικονομική συμφωνία του 2008	40
Ο Νόμος 3897/2010 και η νέα οικονομική συμφωνία	40
Η οικονομική κρίση	40
Ο Νόμος 4482/2017 και η κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ	42

Chapter 1

THE LEGISLATIVE FRAMEWORK

From 1957 to 2010	45
The economic crisis	50
The nationalisation of OASTH (Law 4482/ 2017)	50

Κεφάλαιο 2

Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ

Το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΑΣΘ	55
--	----

Chapter 2

ADMINISTRATION

The Board of Directors	63
----------------------------------	----

Κεφάλαιο 3

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕ ΜΙΑ ΔΙΑΡΚΩΣ ΕΠΕΚΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΠΟΛΗ

Τα πρώτα χρόνια.	69
Νέες επεκτάσεις μετά το 1979.	74
Ο «κρατικός» ΟΑΣΘ.	77
Τα εισιτήρια	79
Έργο εν εξελίξει...	80



Chapter 3

DEVELOPMENT IN A CONTINUOUSLY EXPANDING CITY

The early years	83
Post-1979 expansions	85
The public OASTH	87
Tickets.	87

Κεφάλαιο 4

ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ

Το σύγχρονο πρόσωπο του ΟΑΣΘ	91
Η γραμμή «50»: Μια πολιτιστική διαδρομή	94
Κοινωνική δράση.	96
Ο ΟΑΣΘ παρών σε σημαντικές επετείους	99
Ο ΟΑΣΘ στην καθημερινή ζωή των Θεσσαλονικέων	101
Προς μια νέα εποχή, πιο φιλική προς το περιβάλλον	104
Η νέα πραγματικότητα του μετρό	105

Chapter 4

INNOVATION AND SOCIAL RESPONSIBILITY

The modern face of OASTH.	109
Line 50: a cultural route	110
Social activities	110
Present at important anniversaries	110
Part of the Thessalonians' daily life	112
Towards a new, more environmental-friendly era	113
The new metro reality	113

Παράρτημα

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ο ΟΑΣΘ σήμερα	117
-------------------------	-----

ΟΡΟΣΗΜΑ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΟΑΣΘ

ΠΗΓΕΣ - ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Appendix

AFTERWORD

OASTH today	121
-----------------------	-----

MILESTONES IN OASTH'S HISTORY

SOURCES - BIBLIOGRAPHY



Χαιρετισμός



Αγαπητές/-οί αναγνώστριες/-ες

Η έκδοση που κρατάτε στα χέρια σας δεν αποτελεί απλώς μια καταγραφή της ιστορικής διαδρομής του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. Είναι η ζωντανή βιογραφία της Θεσσαλονίκης, αποτυπωμένη μέσα από την πορεία του ΟΑΣΘ. Διότι από την ίδρυσή του, το 1957, ο σπουδαίος και ιστορικός Οργανισμός είναι συνυφασμένος με τη Θεσσαλονίκη. Και είναι αλήθεια ότι έδωσε κίνηση στα όνειρα, στις ανάγκες και στις καθημερινές διαδρομές εκατομμυρίων ανθρώπων, μεταφέροντας γενιές μαθητών, φοιτητών, εργαζόμενων, συνταξιούχων.

Ξεφυλλίζοντας το λεύκωμα, ο αναγνώστης μεταφέρεται σε μια εποχή κατά την οποία το λεωφορείο αντικατέστησε το τραμ, φέρνοντας επανάσταση στη Θεσσαλονίκη. Διατρέχοντας τα χρόνια και τις δεκαετίες, βλέπει την εξέλιξη των οχημάτων, από τα θρυλικά λεωφορεία των πρώτων δεκαετιών έως τα σύγχρονα, φιλικά προς το περιβάλλον, οχήματα της νέας εποχής. Βλέπει την ίδια την ιστορία της Θεσσαλονίκης να ξετυλίγεται μέσα από το παράθυρο ενός λεωφορείου.

Ο ΟΑΣΘ γεννήθηκε σε μια εποχή που η πόλη αναζητούσε τον σύγχρονο εαυτό της, σε μια περίοδο ανοικοδό-

μησης και ελπίδας. Από τότε, έγινε αναπόσπαστο κομμάτι της ταυτότητάς της.

Ο ΟΑΣΘ δεν ήταν ποτέ ένας απρόσωπος φορέας. Ήταν πάντα οι άνθρωποί του. Οι οδηγοί, και οι εισπράκτορες παλαιότερα, οι τεχνικοί, οι μάστορες, οι διοικητικοί υπάλληλοι, που κάτω από αντίξοες, συχνά, συνθήκες, κράτησαν την πόλη σε κίνηση για σχεδόν επτά δεκαετίες. Και πάνω απ' όλα, ο ΟΑΣΘ ήταν και είναι οι ίδιοι οι επιβάτες του.

Κατά τη διάρκεια αυτών των σχεδόν επτά δεκαετιών, ο Οργανισμός κλήθηκε να αντιμετωπίσει πρωτόγνωρες προκλήσεις. Πέρασε μέσα από περιόδους κρίσεων, αλλαγών στο ιδιοκτησιακό καθεστώς και ραγδαίας αστικής επέκτασης. Ωστόσο, η βασική αποστολή του παρέμεινε αναλλοίωτη: η παροχή ενός δημόσιου αγαθού, που διασφαλίζει το δικαίωμα της μετακίνησης σε όλους, χωρίς εξαιρέσεις.

Ωστόσο, η Ιστορία δεν είναι μόνο καταγραφή του παρελθόντος. Είναι το θεμέλιο πάνω στο οποίο χτίζουμε το παρόν, αλλά και το μέλλον. Έχοντας περάσει από συμπληγάδες και μεγάλες προκλήσεις, ο ΟΑΣΘ βρίσκεται σήμερα στην πιο δημιουργική του φάση: ανανεώνεται, εκσυγχρονίζεται, μετεξελίσσεται και δυναμώνει.

Με την είσοδο της ηλεκτροκίνησης, την υιοθέτηση ψηφιακών τεχνολογιών στην εξυπηρέτηση του κοινού, την αρμονική συνεργασία με το Μετρό, μετασχηματιζόμαστε σε έναν ευρωπαϊκό φορέα βιώσιμης κινητικότητας, σε έναν φορέα όπου η μετακίνηση θα είναι πιο σύγχρονη, ταχύτερη και ασφαλέστερη. Στόχος μας είναι ένας ΟΑΣΘ που δεν ακολουθεί τις εξελίξεις, αλλά πρωτοστατεί σε αυτές και τις διαμορφώνει.

Το λεύκωμα αυτό είναι αφιερωμένο σε όλους εκείνους που εργάστηκαν για να κρατήσουν τον Οργανισμό όρθιο στις δύσκολες στιγμές, αλλά και στους Θεσσαλονικείς που μας εμπιστεύονται καθημερινά. Οι φωτογραφίες και τα τεκμήρια που περιέχει αποτελούν τη δική μας κληρονομιά. Είναι η απόδειξη ότι, παρά της δυσκολίας, ο ΟΑΣΘ ήταν, είναι και θα παραμείνει η καρδιά της κίνησης στη Θεσσαλονίκη.

Σας προσκαλώ να ανακαλύψετε αυτή τη συναρπαστική διαδρομή, η οποία αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της ιστορίας της Θεσσαλονίκης.

Κώστας Ταγγίρης,

Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ΟΑΣΘ

Salutation



Dear readers,

The edition at hand is not merely a record of the historical journey of the Organisation of Urban Transportation of Thessaloniki. It is a vibrant biography of Thessaloniki, as reflected through the trajectory of the OASTH. For, since its establishment in 1957, this important historical Organisation has been inextricably linked to Thessaloniki. Indeed, it has set in motion the dreams, needs, and daily trips of millions of people, transporting generations of schoolchildren, students, workers, and pensioners.

As they flip through the book, readers are transported to an era when buses replaced trams, revolutionising life in Thessaloniki; leaping through the years and decades, they witness the evolution of vehicles, from the iconic buses of the early decades to the modern, environmentally friendly vehicles of the new era; they witness the very history of Thessaloniki unfold through a bus window.

The OASTH has never been an abstract institution; it has never been anything other than its people: the drivers, the fare collectors in the past, the technicians, the mechanics, the administrative staff, who, under often

adverse conditions, have kept the city moving for nearly seven decades. And above all, OASTH was and remains its very passengers.

Over the course of these nearly seven decades, the Organisation has been called upon to meet unprecedented challenges. It has gone through periods of crisis, changes in ownership, and rapid urban expansion. However, its core mission has remained unchanged: to provide a public good that ensures the right to mobility for all, without exception.

However, history is not merely a record of the past; it is the foundation upon which we build not only the present, but also the future. Having gone through many tribulations and great challenges, the OASTH is now in its most creative phase: it is regenerating, modernising, evolving, and growing stronger.

With the advent of electric mobility, the adoption of digital technologies in serving the public, and our seamless collaboration with the Metro, we are transforming into a European sustainable organisation providing up-to-date, faster, and safer transportation. Our goal is an OASTH that does not merely follow developments, but leads and shapes them.

This volume is dedicated to all those who have worked to keep the Organisation afloat during difficult times, as well as to the people of Thessaloniki who trust us every day. The photographs and documents it contains are our legacy; they are proof that, despite the difficulties, the OASTH was, is, and will remain the heart of Thessaloniki transportation.

I invite you to discover this fascinating journey, which is an integral part of Thessaloniki's history.

Konstantinos Taggiris,
OASTH Chairman and CEO



Το λεωφορείο που εκτελούσε το δρομολόγιο Καλαμαριά-Ντεπό, τέλη δεκαετίας 1930 (Αναστασιάδης 1999, 25)

Εισαγωγή

Πριν από το 1957

Στα τέλη του 19ου αιώνα, η Θεσσαλονίκη, μια σημαντική πόλη της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, γνώρισε άνθηση. Τα τείχη που την περιέκλειαν από την ίδρυσή της κατεδαφίστηκαν και η πόλη απέκτησε πρόσωπο στη θάλασσα. Πολλά μνημειώδη κτίρια ανεγέρθηκαν, ενώ δεν έλειψαν και τα μεγάλα έργα υποδομής που συνέδεαν την πόλη με τον κόσμο (επέκταση λιμανιού, κατασκευή σιδηροδρομικού σταθμού για σύνδεση με την Κωνσταντινούπολη).

Η επέκταση της πόλης εκτός του μέχρι πρότινος τειχισμένου χώρου, μαζί με τη συνακόλουθη πληθυσμιακή αύξηση, δημιούργησαν την ανάγκη σύνδεσης των νέων συνοικιών με το Κέντρο. Έτσι, το 1893 έκανε την εμφάνισή του το τραμ, ως αποτέλεσμα της σύμβασης του οθωμανικού κράτους με τη βελγική «Εταιρεία Τροchioδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού Θεσσαλονίκης» (Compagnie des Tramways et d'Éclairage Électriques de Salonique), που πρωταρχικό στόχο είχε τον εξηλεκτισμό της πόλης. Στην αρχή το τραμ ήταν ιππήλατο, αλλά το 1908 έγινε ηλεκτροκίνητο, παράλληλα με την ηλεκτροδότηση της πόλης. Κάθε αμαξοστοιχία μπορούσε να μεταφέρει τριάντα έξι άτομα. Το τραμ συνέδεε τις τότε διαμορφούμενες ανατολικές συνοικίες και τις αποθήκες του τραμ εκεί (Ντεπό) με το λιμάνι, με τον τότε σιδηροδρομικό σταθμό και με το Μπεχτισινάρ («Κήπος των Πριγκίπων») στα δυτικά. Η κάθε γραμμή περνούσε από διαφορετικό δρόμο, κι έτσι το δίκτυο κάλυπτε το μεγαλύτερο μέρος της πόλης. Τη δεκαετία του 1920 λειτουργούσαν τέσσερις γραμμές τραμ. Το 1940, η βελγική εταιρεία εξαγοράστηκε από το Ελληνικό Δημόσιο και ιδρύθηκε η «Κρατική Εκμετάλλευση Τροchioδρόμων και Ηλεκτροφωτισμού Θεσσαλονίκης» (ΚΕΤΗΘ).



Παράλληλα με το τραμ, εγκαινιάστηκαν και εναλλακτικοί τρόποι μεταφοράς. Καταρχάς, υπήρχαν τα ατμόπλοια, που κάλυπταν την παραλιακή γραμμή της πόλης, φτάνοντας και μέχρι τους οικισμούς στα ανατολικά παράλια του Θερμαϊκού (Περαία, Μπαξέ Τσιφλίκι/Νέοι Επιβάτες, Μηχανιώνα). Στις αρχές του αιώνα δε, έκαναν την εμφάνισή τους και τα πρώτα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης.

Τη δεκαετία του 1920 κυκλοφόρησαν στους δρόμους της πόλης και τα πρώτα μικρά αστικά λεωφορεία, με χωρητικότητα πέντε έως επτά θέσεις, τα οποία ανήκαν σε ιδιώτες. Τα λεωφορεία αυτά κάλυπταν τις ανάγκες περιοχών απομακρυσμένων από το Κέντρο, όπου δεν πήγαινε το τραμ, όπως ο Χορτιάτης επίσης, εξυπηρετούσαν τους νεοπαγείς συνοικισμούς των προσφύγων της Μικρασιατικής Καταστροφής, όπως την Καλαμαριά, την Τούμπα, το Ελευθέριο (Κορδελιό). Οι δρόμοι για τις εν λόγω περιοχές ήταν χωματόδρομοι και μάλιστα σε κακή κατάσταση, γεμάτοι λακκούβες, ενώ τα περισσότερα από τα οχήματα ήταν σακαράκες, με ξύλινη καρότσα και ξύλινους πάγκους. Αντιπροσωπευτική των συνθηκών και η εικόνα των εργαζομένων στα λεωφορεία: οι οδηγοί και οι εισπράκτορες ήταν διαρκώς λεκιασμένοι, εξαιτίας των συνεχών βλαβών που προέκυπταν.

Τα λεωφορεία αυτά είχαν από ένα χαρακτηριστικό όνομα. Το πρώτο λεωφορείο που κυκλοφόρησε ονομαζόταν «Νέα Γενεά». Το «Κόζα Νόστρα» έφερε μεγάλο εξώστη στο πίσω μέρος, ο οποίος έβρισκε συχνά στο οδόστρω-

Ιππήλατο τραμ στην παραλία της Θεσσαλονίκης στα τελευταία χρόνια της Τουρκοκρατίας (Αναστασιάδης 1999, 14)



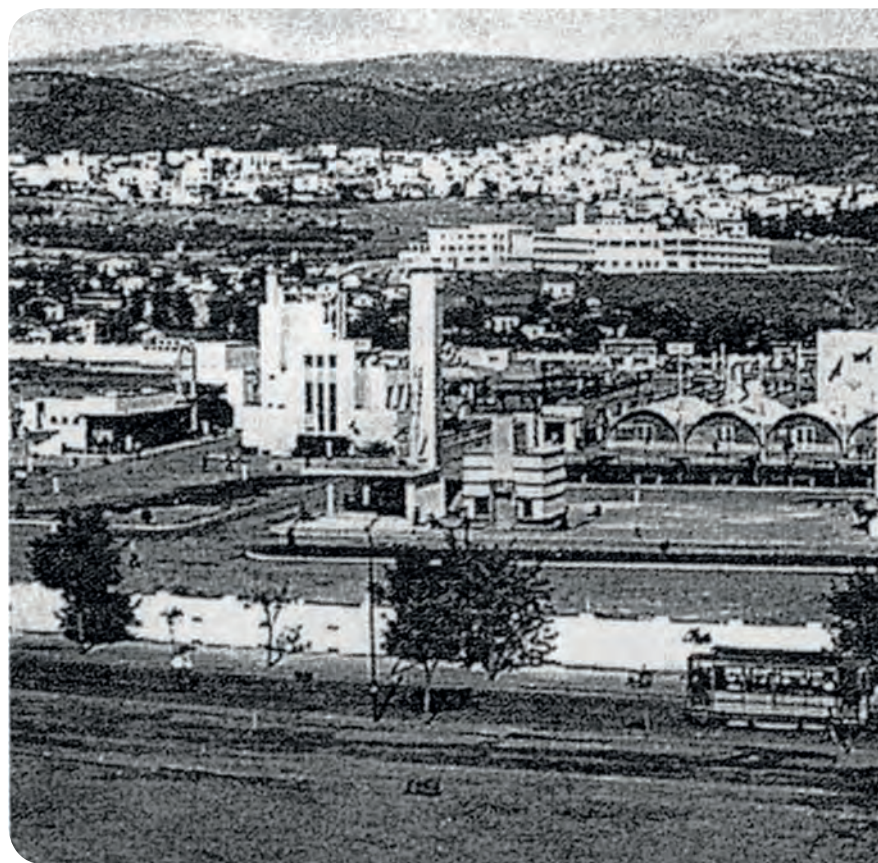
Το λεωφορείο που εκτελούσε το δρομολόγιο Θεσσαλονίκη-Χορτιάτης στον Μεσοπόλεμο (Αναστασιάδης 1999, 23)

μα. Η «Κάσα» έκανε το δρομολόγιο για τον Χορτιάτη. Το δρομολόγιο Αποθήκη-Σαράντα Εκκλησιές εκτελούνταν από το «Κασαντόρα»· επρόκειτο για «λεωφορείο-τέρας, επιβλητικό και θορυβώδες, ένα γαλλικό λεωφορείο, που Κύριος οίδε πώς ξέπεσε στην πόλη μας», σύμφωνα με τα λεγόμενα του συγγραφέα Λεωνίδα Ζησιάδη (Αναστασιάδης 1998, σελ. 6).

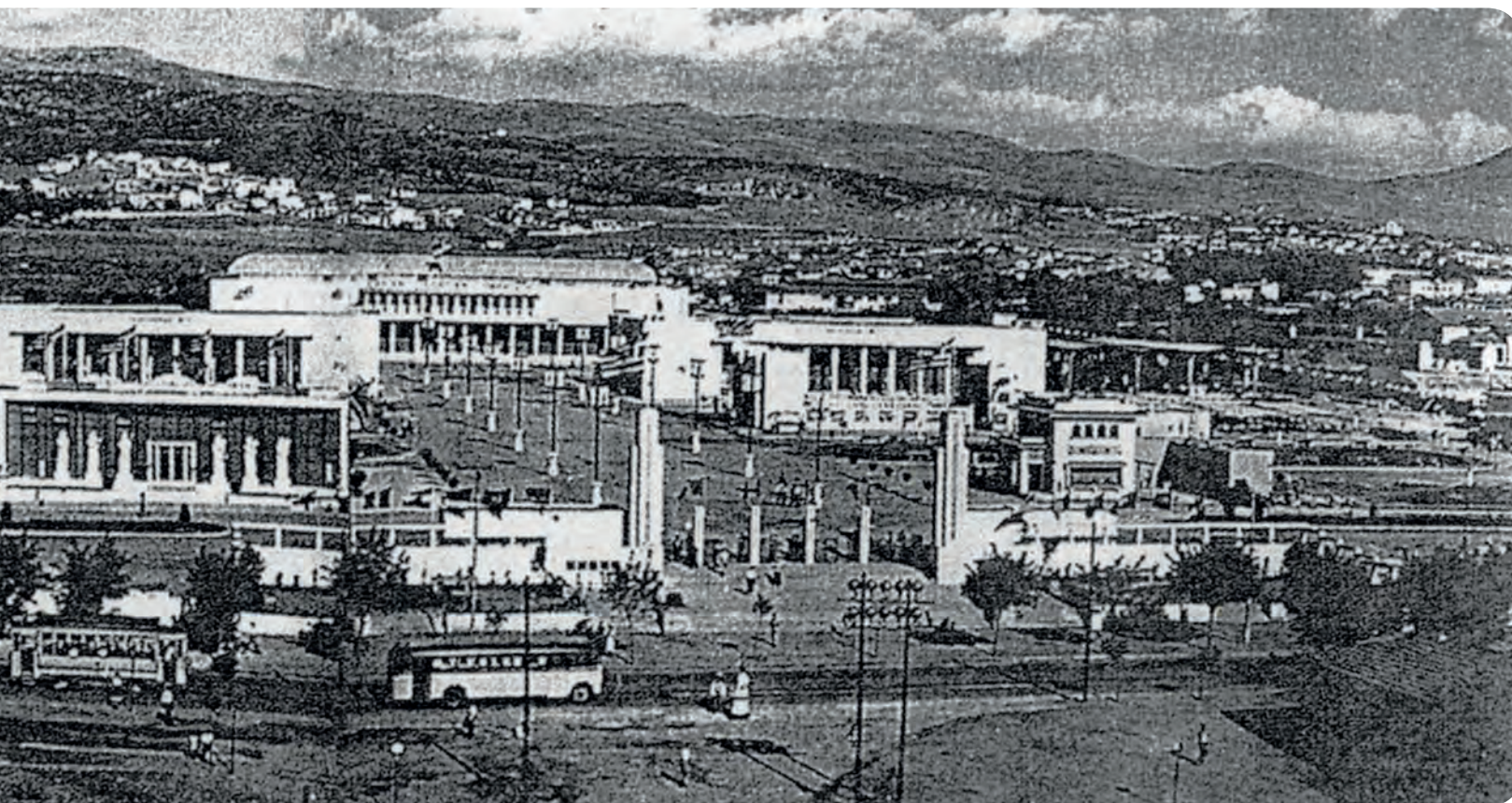
Τη δεκαετία του 1930, ενόσω η πόλη αναπτυσσόταν, μεγάλωνε και η ανάγκη για σύνδεση των συνοικιών με το κέντρο της πόλης. Έτσι, τα μικρά λεωφορεία αντικαταστάθηκαν με μεγαλύτερα, χωρητικότητας είκοσι έως είκοσι πέντε θέσεων. Το 1940 άρχισαν να κυκλοφορούν και λεωφορεία των σαράντα θέσεων. Υπολογίζεται ότι τότε κυκλοφορούσαν στην πόλη 150 αστικά λεωφορεία. Την ίδια

χροινά, για την κάλυψη των αναγκών του Ελληνοϊταλικού Πολέμου, επιτάχθηκαν αστικά λεωφορεία της πόλης και ταυτόχρονα επιστρατεύθηκαν οι ιδιοκτήτες τους, προκειμένου να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες εφοδιασμού του Ελληνικού Στρατού. Από αυτά επέστρεψαν μόνο τα 18.

Κατά τη διάρκεια της Κατοχής, όμως, μόνο τα τραμ εξυπηρετούσαν τις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης, καθώς πολλά από τα λεωφορεία που είχαν επιστρέψει από το μέτωπο επιτάχθηκαν από τις ναζιστικές κατοχικές δυνάμεις. Ως αποτέλεσμα αυτού, πολλοί ιδιοκτήτες έχασαν τα οχήματά τους. Όσοι τα έσωσαν δεν μπορούσαν να τα μετακινήσουν λόγω έλλειψης καυσίμων – ένα πρόβλημα που το έλυναν μετατρέποντάς τα σε «γκαζοζέν» (ιδιότυπη κατασκευή κινητήρα με νερό και κάρβουνο). Μετά τον πόλεμο, το 1947, ιδρύθηκε ο «Συνεταιρισμός Πληγέντων Αυτοκινητιστών» (ΣΠΑ), σε μια προσπάθεια ανάκτησης της χαμένης τους περιουσίας. Αφενός επιχειρήθηκε η επισκευή των προϋπάρχοντων λεωφορείων, εκείνων, δηλαδή, που είχαν επιταχθεί από τη γερμανική διοίκηση, αφετέρου δόθηκαν από τους Βρετανούς και συμμαχικά λεωφορεία που είχαν χρησιμοποιηθεί στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Κάποιοι, με τις απαραίτητες διορθώσεις, τα έκαναν αστικά λεωφορεία, ενώ άλλοι τα μετέτρεψαν σε φορτηγά. Στο πλαίσιο του Σχεδίου Μάρσαλ, πολλά από τα παλιά λεωφορεία αντικαταστάθηκαν με καινούργια. Υπολογίζεται ότι χάρη στη βοήθεια αυτή οι ιδιοκτήτες άλλαξαν 170 από τα 243 λεωφορεία που κινούνταν στην πόλη μεταπολεμικά.



Η δεκαετία του 1950 ήταν καθοριστική για τις αστικές συγκοινωνίες της πόλης. Η παραχώρηση της εκμετάλλευσης του ηλεκτροφωτισμού στη ΔΕΗ, το 1952, είχε ως αποτέλεσμα η πρώην ΚΕΤΗΘ και νυν ΚΕΤΘ, που εκμεταλλεύονταν πλέον αποκλειστικά τους τροchioδρόμους, να είναι ελλειμματική και να μην μπορεί να συντηρήσει το υπάρχον δίκτυο. Σε άρθρο της εφημερίδας *Μακεδονία*



Τραμ και λεωφορείο μπροστά από τη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης, αρχές δεκαετίας 1950 (Αναστασιάδης 1999, 69)

την 21η Ιουνίου γίνεται λόγος για «υπεργέρικα και ξεχαρβαλωμένα τραμ [...] που κινούνται σαν φουρτουνιασμένες βάρκες για να προκαλούν κρότους σαν ομοβροντίες κανονιών, που οι δυστυχείς κάτοικοι των οδών Εγνατίας και προ παντός των στενοτέρων Στρατού και Κωνσταντινουπόλεως μέχρι Χαριλάου και Ντεπό να μην μπορούν

να κλείσουν μάτι νύχτα μέρα» (Αναστασιάδης 1999, σελ. 40). Το κράτος με τη σειρά του δεν ανακαίνισε ούτε ανανέωσε τον στόλο και το δίκτυο των τραμ, αφήνοντάς τα να παρακμάζουν. Τα δρομολογία τους συνεχώς συρρικνώνονταν, ενώ και οι γραμμές σταδιακά καταργήθηκαν. Το τραμ, το 1957, κατέληξε να εξυπηρετεί μόνο ένα τμήμα



Λεωφορείο, οδηγοί και εισπράκτορες στη γραμμή Νεαπόλεως στα χρόνια του Εμφυλίου Πολέμου (Αναστασιάδης 1999, 183)

του αστικού ιστού της πόλης, με απώτατο όριο την περιοχή Χαριλάου στα ανατολικά και τον Βαρδάρη στα δυτικά. Φαίνεται, λοιπόν, πως το ελληνικό κράτος προέκρινε τα αστικά λεωφορεία ως μέσο μετακίνησης του επιβατικού κοινού της πόλης.

Από την άλλη πλευρά, τα λεωφορεία επεκτείνονταν διαρκώς. Το 1952 τα αστικά λεωφορεία εντάχθηκαν στο «Κοινό Ταμείο Εισπράξεων των Αστικών Λεωφορείων Θεσσαλονίκης» (ΚΤΕΑΛΘ), όπου συγχωνεύθηκαν τα τρία προηγούμενα ξεχωριστά ταμεία. Τα οχήματα παρέμεναν ιδι-

όκτητα, ωστόσο οι κάτοχοί τους έδιναν ένα ποσό από τις εισπράξεις τους στο Ταμείο. Ενδεικτική της συνεχώς αυξανόμενης δύναμης του Κοινού Ταμείου είναι η διάνοιξη της γέφυρας «Μάρκου Μπότσαρη» στα ανατολικά της πόλης, που έγινε αποκλειστικά με δαπάνες του ΚΤΕ-ΑΛΘ. Τα λεωφορεία πλέον εξυπηρετούσαν μεγαλύτερη ακτίνα σε σχέση με τα τραμ, φτάνοντας τόσο στις δυτικές (Νέο Κορδελιό, Μενεμένη, Επτάλοφος, Ξηροκρήνη) όσο και στις ανατολικές (Κρήνη, Καλαμαριά, Βότση) συνοικίες της Θεσσαλονίκης. Ένα γεγονός που πιστοποιεί την εξάρτηση του πληθυσμού από τα λεωφορεία είναι η μεγάλη κινητοποίηση των λεωφορειούχων τον Νοέμβρη του 1951: τα λεωφορεία δεν κυκλοφόρησαν και οι κάτοικοι των συνοικιών μπορούσαν να εξυπηρετηθούν μόνο με ταξί, πληρώνοντας έτσι πολύ μεγαλύτερο ποσό για τη μεταφορά τους.

Στο πλαίσιο αυτό, δημιουργήθηκε η ανάγκη νομοθετικής ρύθμισης του ζητήματος των αστικών συγκοινωνιών της πόλης από την πολιτική ηγεσία. Άλλωστε, παρά την ένταξη σε ένα ενιαίο ταμείο, δεν υπήρχε μία ενιαία πολιτική, ούτε ομοιομορφία στα λεωφορεία, ενώ και η τιμή των εισιτηρίων διέφερε ανάλογα με τη διαδρομή. Το πιο επίμαχο σημείο των διαβουλεύσεων αφορούσε το ιδιοκτησιακό καθεστώς τού υπό διαμόρφωση οργανισμού και τον βαθμό εμπλοκής του κράτους σε αυτόν. Ένα άλλο θέμα που συζητήθηκε ήταν το ύψος των κομίστρων. Το ζήτημα εν γένει δεν άφησε αδιάφορη την κοινωνία της Θεσσαλονίκης, απασχολώντας δήμους, φορείς, συλλόγους, αλλά και την κοινή γνώμη.

Αρκετές ήταν οι φωνές που στήριζαν τη διατήρηση των τροchioδρόμων, ωστόσο η κατάσταση ήταν πλέον μη αναστρέψιμη, δεδομένης της διαρκούς υποβάθμισής τους όλα τα προηγούμενα χρόνια. Το 1955, μπροστά στον Λευκό Πύργο, αφαιρέθηκε συμβολικά μία ράγα της τροchioδρομικής γραμμής από τον Κωνσταντίνο Καραμανλή, υπουργό τότε Δημοσίων Έργων. Τα τραμ καταργήθηκαν οριστικά το 1957. Αξίζει να αναφερθεί η θύμηση του Γεωργίου Σταμπουλή για την τελευταία διαδρομή του τραμ:

«Πάνω στο τραμ μπροστά από τον τρολέ καθόταν ένας τροchioδρομικός και ανέμιζε μία λευκή σημαία. Ο κοσμάκης, που το έβλεπε να τρέχει στην τελευταία του διαδρομή, το αποχαιρετούσε με μεγάλη λύπη, για το οικτρό τέλος όχι μόνο ενός ρομαντικού μέσου συγκοινωνίας [...] αλλά κι ενός αναπόσπαστου μέρους της ιστορίας τους» (Ζαφείρης 2004, σελ. 83).

Η δήλωση, επίσης, του δημοσιογράφου Νίκου Καμμώνα για τα τραμ είναι χαρακτηριστική:

«Βαθύτατα συγκινημένοι από την εις βάρος σας καταδικαστικήν απόφασιν, σας απευθύνομεν το ύστατον “χαίρε” και σας βεβαιούμεν ότι δεν θα λησμονήσωμεν ποτέ την φιλεργίαν σας και τας πολυτίμους υπηρεσίας που μας προσφέρατε επί τόσα συνεχή έτη, παρέχοντες παράδειγμα φιλοπονίας εις τους Νεοέλληνας [...]» (Ζαφείρης 2004, σελ. 83).

Το ζήτημα των συγκοινωνιών διευθετήθηκε τελικά με το Νομοθετικό Διάταγμα 3721/1957.



A bus on the Tsimiski-Apothiki line in the early postwar years (Αναστασιάδης 1999, 43)

Introduction

Before 1957

Public transport in Thessaloniki dates back to the late 19th century, when the city was under Ottoman rule. Specifically, as part of the city's electrification, the Belgian Transport and Electric Lighting Company (Compagnie de Tramways et d'Éclairage Électrique de Salonique), which had signed a contract with the Ottoman state, introduced trams as a means of urban transport. Initially it was horse-drawn (1893) but later became electric (1908). The tram was the main transportation medium for the people of Thessaloniki, with lines increasing in number over the years, but not straying far from the city centre and not in the new neighbourhoods that had begun to form in the surrounding areas. In 1940, the Belgian company was bought by the Greek State, and the State Operation of Thessaloniki Tramways and Lighting (KETITH) was established.

In parallel with the tramways, there was also maritime transport connecting the city with the eastern coast, while the first private cars had begun to make their appearance. In fact, the first private city buses appeared in the 1920s, which initially had a small capacity of 5-7 seats. In the 1930s, as part of the spatial expansion of Thessaloniki, buses with 25-30 seats began to operate, connecting the centre with the newly developed neighbourhoods to the east and west (Chortiatis, Toumba, Kalamaria, Eleftherio-Kordelio). At the same time, in 1940, 40-seat buses also appeared. The road network was primitive in many of these areas, and traveling on these buses was often a struggle.



A horse-drawn tram in Kamara during the last phase of the Ottoman period (Αναστασιάδης 1999, 18)

In the same year, to meet the needs of the Greco-Italian War, city buses and their owners were commandeered to help supply the Greek Army. Only 18 of them returned. In addition, during World War II, many of the city buses that returned from the front were requisitioned by the occupying forces, while others remained stationary due to

the high price of petrol. As a result, Thessaloniki's public transport system was operated solely by trams. After the war, the "Alliance of War-stricken Motorists" (SPA), an attempt was made to repair the requisitioned buses, while buses that had been used during the war by the Allies, or later under the Marshall Plan, were also provided.

The 1950s were to be decisive for urban transport in Thessaloniki. The competition between trams and buses finally ended in favour of the latter. The fact that buses served a larger area of Thessaloniki, especially outside the city centre, in areas where a large section of the workforce lived, combined with government policy, which favoured buses, resulted in trams gradually becoming less and less relevant. Their lines were gradually phased out, some of their routes were reduced, and their fleet was not renewed. The transfer of electric lighting from KETITH to the Public Power Corporation (DEI) in 1952 resulted in the state-owned company retaining only the less profitable tramways (KETTH). With the loss of the 'profitable' electric lighting, KETTH now only had deficit budgets, unable to maintain the current tram network.

On the other hand, transportation via buses was growing, a fact reflected in the construction of the Markos Botsaris bridge, funded exclusively from their own coffers (Thessaloniki City Buses Common Collection Fund/KTEALTH). At the same time, the fact that most neighbourhoods around the city centre were connected exclusively by buses (and not trams) made them essential to the daily lives of residents.

In this context, the need for legislative regulation of public transport in Thessaloniki was evident. Discussions focused on keeping only city buses—and not trams—under a single regime. Although there were voices of opposition in favour of keeping the trams, the decision had

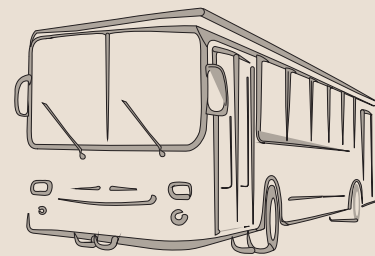


The future president of the OASTH Charalambos Papadopoulos (on the left) with a colleague in front of a bus, during 1950s
(Αναστασιάδης 1999, 37)

already been made. Thus, the 'swan song' of the trams was ultimately Law 3721/ 1957, according to which the Organisation of Urban Transportation of Thessaloniki (OASTH) was established, and trams were (officially) abolished.

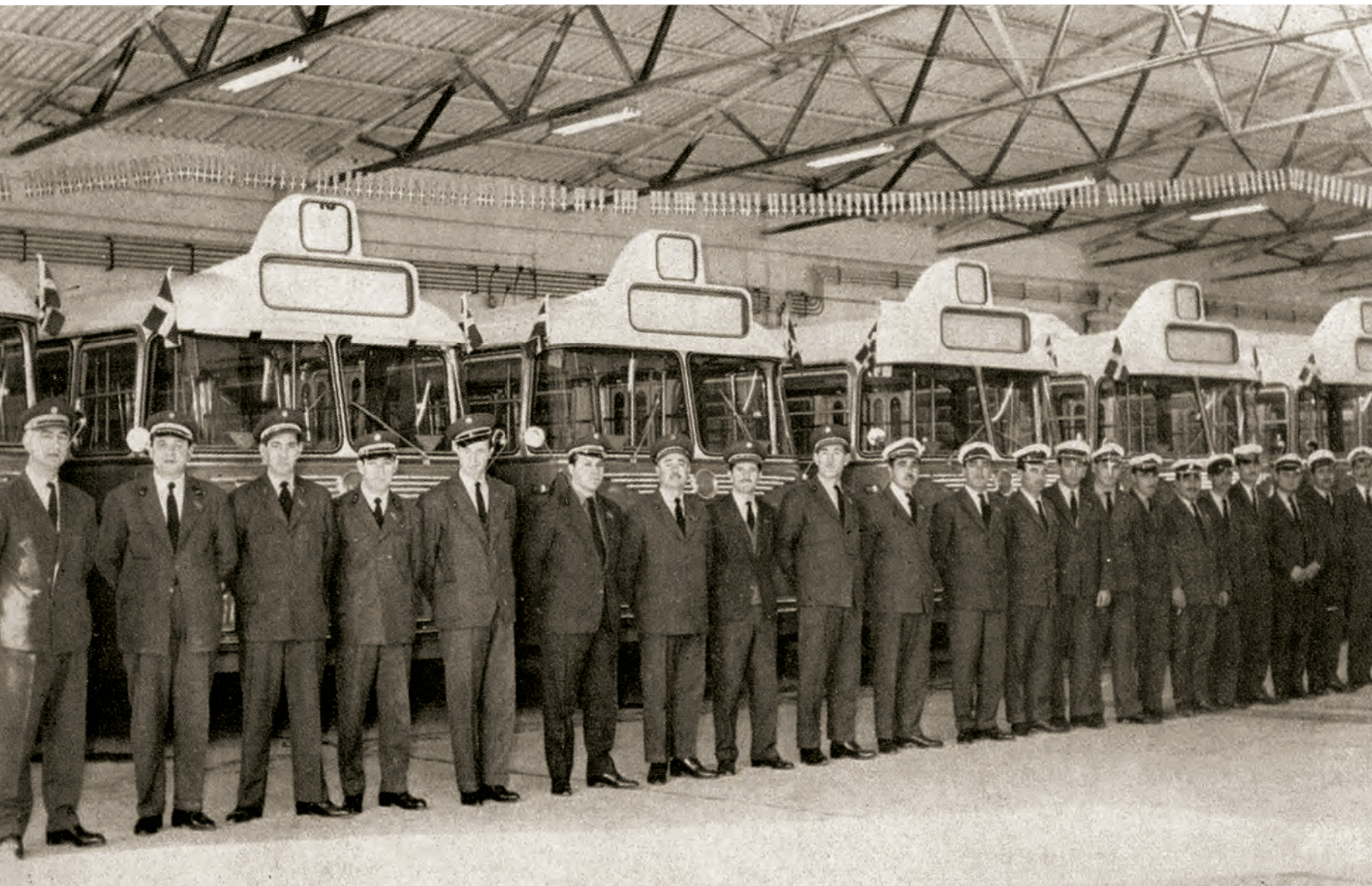
Κεφάλαιο 1

ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ



Chapter 1

THE LEGISLATIVE FRAMEWORK



Λεωφορεία και οδηγοί στο αμαξοστάσιο του ΟΑΣΘ, δεκαετία 1960 (Αναστασιάδης 1999, 209)

Κεφάλαιο 1

ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το Νομοθετικό Διάταγμα 3721/1957

Το Νομοθετικό Διάταγμα 3721 του 1957, που δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 142 της 6ης Αυγούστου του 1957, έθεσε τέλος σε σειρά συζητήσεων για το μέλλον των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης. Σύμφωνα με αυτό, ιδρύθηκε ο «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης» (ΟΑΣΘ), ο οποίος διαδέχθηκε το ΚΤΕΑΛ Θεσσαλονίκης. Θεσμοθετήθηκε ως νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου, με έδρα τη Θεσσαλονίκη, αποτελούμενο από μετόχους, με αποκλειστικό έργο την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών αναγκών της πόλης και των προαστίων της, μόνο με αστικά λεωφορεία, από το 1957 μέχρι και τις 31 Δεκεμβρίου του 1981. Η ημερομηνία αυτή θεωρούνταν καταληκτική της σύμβασης μεταξύ του κράτους και του νεοπαγούς οργανισμού. Με την έναρξη του 1982, η περιουσία του ΟΑΣΘ θα περιερχόταν στη δικαιοδοσία του Δημοσίου.

Ο ΟΑΣΘ ήταν μια ιδιωτική, μετοχική επιχείρηση κοινωφελούς σκοπού. Μέλη και μέτοχοι του Οργανισμού θα γίνονταν όσοι ήταν προηγουμένως ιδιοκτήτες και κάτοχοι λεωφορείων του ΚΤΕΑΛΘ, αρκεί να δήλωναν εγγράφως την επιθυμία ένταξης στον ΟΑΣΘ εντός δέκα ημερών. Για την ένταξη στον Οργανισμό, ο ιδιοκτήτης ή οι ιδιοκτήτες ενός λεωφορείου πλήρωναν 30.000 δραχμές, παραχωρώντας την πλήρη κυριότητα του οχήματός τους στον νέο φορέα. Το ποσό αυτό αφορούσε το κάθε λεωφορείο ως μονάδα και την άδεια κυκλοφορίας του, οπότε σε περίπτωση συνιδιοκτησίας το ποσό επιμεριζόταν αναλόγως. Σε περίπτωση που ο ιδιοκτήτης λεωφορείου ήταν ένας, τότε λάμβανε μία ακέραια μετοχή· αντίθετα, σε περίπτωση συνιδιοκτησίας λεωφορείου, δινόταν κλάσμα αυτής στον κάθε συνιδιοκτήτη.

Ο κάτοχος κάθε μετοχής αποζημιωνόταν μηνιαία από τον ΟΑΣΘ για την παραχώρηση του οχήματός του σε αυτόν και για όσο διάστημα απαιτούνταν για την ολοκλήρωση της αντικατάστασης ή της εξαγοράς όλων των εν ενεργεία λεωφορείων από τον Οργανισμό, η οποία ολοκληρώθηκε το 1963 (βλ. και Αναστασιάδης, σελ. 234). Γενικά, ο αριθμός των μετοχών ήταν συναρτώμενος του αριθμού των μετακινούμενων θέσεων των λεωφορείων. Η αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου θα έπρεπε να συνοδευόταν από την επέκταση της περιοχής δράσης του ΟΑΣΘ, τη δημιουργία νέων γραμμών, την απόκτηση νέων λεωφορείων και την αύξηση των μετακινούμενων θέσεων επιβατών.

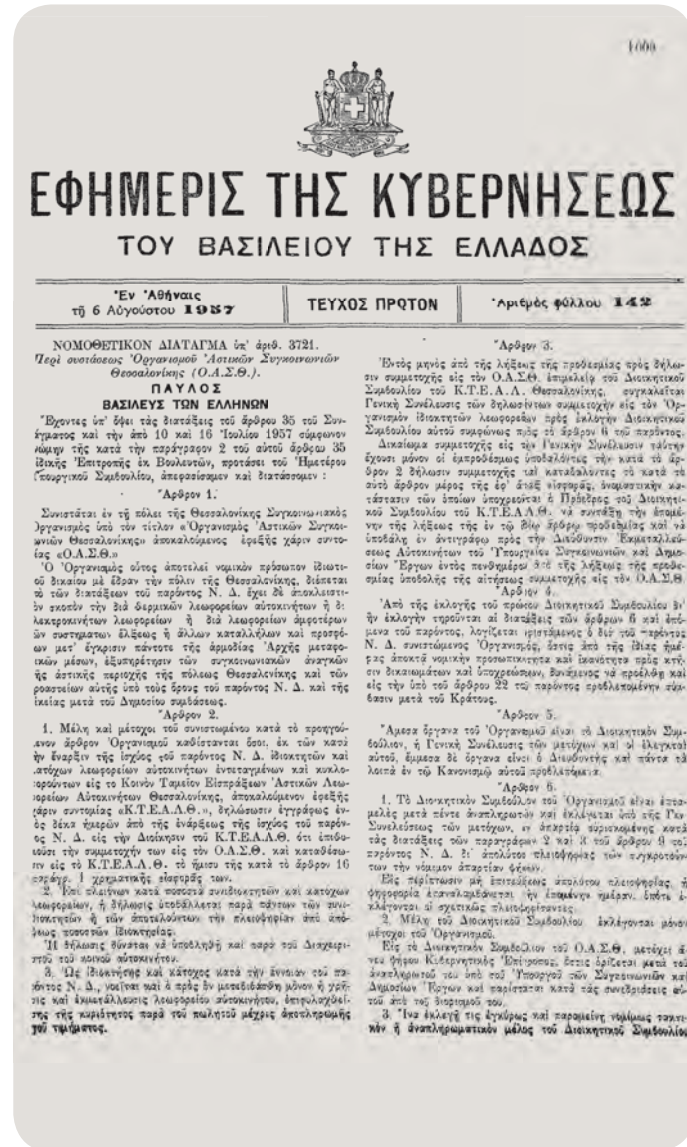
Όσοι ιδιοκτήτες λεωφορείων δεν επιθυμούσαν να γίνουν μέτοχοι στον ΟΑΣΘ έχαναν αυτομάτως την επαγγελματική τους άδεια, ώστε να αποκλειστούν από ενδεχόμενη εκτέλεση συγκοινωνιακού έργου – άσκηση τέτοιου έργου από άτομα εκτός Οργανισμού απαγορευόταν με τον νέο νόμο. Οι μετοχές του ΟΑΣΘ μπορούσαν να γίνουν αντικείμενο μεταβίβασης, αλλά μόνο σε επαγγελματίες αυτοκινητιστές και ενώπιον συμβολαιογράφου. Μετά τη μεταβίβαση, ο νέος μέτοχος όφειλε να εκδώσει νέα μετοχή, όπου θα αναγράφονταν τα δικά του στοιχεία. Οι μετοχές μπορούσαν επίσης να κληρονομηθούν μετά τον θάνατο του/της μετόχου στον/στη σύζυγο και στα τέκνα ή, αν αυτοί δεν υπήρχαν, σε γονείς ή σε άγαμες αδερφές ή σε προικολήπτη γαμπρό από κόρη, εφόσον τα πρόσωπα αυτά δεν ασκούσαν άλλο επάγγελμα κατά τον χρόνο κτήσης της μετοχής. Διαφορετικά οι κληρονόμοι είχαν την υποχρέωση να πουλήσουν την μετοχή σε επαγγελματία αυτοκινητιστή εντός εξαμήνου.

Ο ρόλος των μετόχων ήταν καθοριστικός, καθώς συμμετείχαν στη Γενική Συνέλευση των μετόχων. Οι έχοντες μία ακέραια μετοχή είχαν δικαίωμα μίας ψήφου στη Γενική Συνέλευση, ενώ οι συμμετέχοντες σε μη ακέραια μετοχή, διαθέτοντας ουσιαστικά ποσόστωση σε ένα λεωφορείο, όριζαν αντιπρόσωπό τους, ο οποίος διέθετε και αυτός μία ψήφο, αλλά εκπροσωπούσε στις ψηφοφορίες όλους τους συνιδιοκτήτες της μετοχής. Από τη Γενική Συνέλευση, αν βρισκόταν σε απαρτία, προέκυπτε το Διοικητικό Συμβούλιο, το ανώτατο διοικητικό όργανο του Οργανισμού. Το ΔΣ ήταν επταμελές, με πέντε αναπληρωτές. Η Γενική Συνέλευση και το Διοικητικό Συμβούλιο ήταν τα δύο άμεσα όργανα του Οργανισμού. Ωστόσο, στο διοικητικό αυτό σχήμα ασκούσαν έλεγχο και εποπτεία από το κράτος, πρωτίστως από το υπουργείο Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων. Στο Διοικητικό Συμβούλιο συμμετείχε άνευ ψήφου κυβερνητικός επίτροπος με τον αναπληρωτή του, που οριζόταν από τον υπουργό Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων. Παράλληλα, μία τοπική επιτροπή, αποτελούμενη από δικαστικούς, τον διευθυντή Αστυνομίας/Χωροφυλακής, τον διευθυντή Νομαρχίας και εκπροσώπους κοινοτήτων, λειτουργούσε εποπτικά και αξιολογούσε εάν ο οργανισμός καλύπτει τις συγκοινωνιακές ανάγκες της πόλης.

Το Ελληνικό Δημόσιο, επιπρόσθετα, ήλεγχε τις δαπάνες και τα έσοδα του Οργανισμού, καθορίζοντας έτσι και την τιμή του κομίστρου. Ο ΟΑΣΘ υπέβαλλε τον προϋπολογισμό της επόμενης χρήσης και η κυβέρνηση είχε το αποκλειστικό δικαίωμα να καθορίσει την τιμολογιακή πολιτι-

κή, με τη δυνατότητα ή να εγκρίνει το προσήκον κόμιστρο, αυτό δηλαδή που θα κάλυπτε τα λειτουργικά έξοδα του Οργανισμού, χωρίς υποχρέωση αντισταθμιστικής καταβολής στον ΟΑΣΘ, ή να καθορίσει κόμιστρα μικρότερα του προσήκοντος στην τελευταία αυτή περίπτωση υποχρεούτο να καταβάλει στον ΟΑΣΘ ως αντισταθμιστική καταβολή τη διαφορά μεταξύ του προσήκοντος κομίστρου και του οριζόμενου. Συνεπώς, το κράτος θεωρούνταν αρμόδιο να καλύπτει τη διαφορά εξόδων-εσόδων του Οργανισμού κατ' έτος, για να αποφευχθεί η αύξηση στην τιμή του κομίστρου. Το επιχειρηματικό κέρδος των μετόχων προσαρμοζόταν ανάλογα με τις επενδύσεις που πραγματοποιούσαν ανά έτος, σε λεωφορεία και πάγιο εξοπλισμό. Με αυτόν τον τρόπο η πολιτεία έδινε κίνητρο στους μετόχους ώστε να συμβάλουν στη βελτίωση της λειτουργίας του φορέα προς όφελος των επιβατών.

Μέσα από το νομοθετικό αυτό διάταγμα, ο ΟΑΣΘ καλούνταν, επίσης, να εκδώσει σύντομα κανονισμούς λειτουργίας, που θα ρύθμιζαν ποικίλα ζητήματα σχετικά με τη λειτουργία του. Συγκεκριμένα, αφορούσαν την κατασκευή και τη συντήρηση των λεωφορείων, την εσωτερική οργάνωση των υπηρεσιών του Οργανισμού, ζητήματα προσωπικού, αλλά και τον καθορισμό ωρών εργασίας και ανάπαυσης. Ο Κανονισμός αυτός ήταν σημαντικός για τη διασφάλιση ενός υγιούς περιβάλλοντος εργασίας, με τις διατάξεις του να τίθενται διαρκώς σε διαπραγμάτευση με τους εργαζομένους τα επόμενα χρόνια, ως αποτέλεσμα συλλογικών διεκδικήσεων. Ενδεικτική της οργάνωσης των εργαζομένων του ΟΑΣΘ ήταν και η έκδοση της



Η πρώτη σελίδα του ΦΕΚ 142/A-6/8/1957 σχετικά με την ίδρυση του ΟΑΣΘ

**ΑΠΟ ΤΗΣ ΘΗΣ ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ
ΕΤΕΘΗ ΕΝ ΙΣΧΥ·Ι· Ο ΝΟΜΟΣ
ΠΕΡΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ
ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΚΑΙ ΕΔΗΜΟΣΙΕΥΘΗ**

ΑΘΗΝΑΙ, 12.— Είς τὸ ὑπ' ἀρ. 142 φύλλον τεύχος Α' τῆς «Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως» τῆς 6ης Αὐγούστου, ἐδημοσιεύθη τὸ ὑπ' ἀρ. 3721 Ν.Δ. περὶ συστάσεως ὀργανισμοῦ ἀστικῶν συγκοινωνιῶν Θεσσαλονίκης, ἰσχύον ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς δημοσιεύσεώς του.

Κατὰ τὸ Ν.Δ. ἐντὸς 10 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς 6ης Αὐγούστου, ἤτοι μέχρι τῆς 16ης Αὐγούστου, οἱ ἰδιοκτῆται καὶ κάτοχοι λεωφορείων αὐτοκινήτων ἐντεταγμένων νὰ κυκλοφορήσουσιν εἰς τὸ ΚΤΕΑΑ Θεσσαλονίκης, δέον νὰ δηλώσωσιν ἐγγράφως εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ ΚΤΕΑΑΘ, ὅτι ἐπιθυμοῦσι συμμετοχὴν των εἰς τὸν ΟΑΣΘ καὶ νὰ καταθέσωσι 10.000 δρχ. ἤτοι τὸ ἕμισυ τῆς ἐφ' ἀπαξ δι' ἕκαστον, ὀριζομένης εἰσφορᾶς. Ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας, ἤτοι μέχρι τῆς 16ης Σεπτεμβρίου, δέον νὰ συγκληθῇ γενικὴ συνέλευσις τῶν δηλωσάντων συμμετοχὴν εἰς τὸν ΟΑΣΘ πρὸς ἐκλογὴν διοικητικοῦ συμβουλίου, ἀπὸ τῆς ἐκλογῆς τοῦ ὁποίου λογίζεται ὑφιστάμενος ὁ συσταθεὶς ὀργανισμὸς.

Τὸ συμβούλιον θὰ προσλάβῃ διευθυντήν, ὅστις δέον νὰ εἶναι πτυχιούχος ἀνωτάτης σχολῆς τοῦ ἑθνικοῦ πολυτεχνείου ἢ ἐτέρου ἰσοβάθμου ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ καὶ νὰ ἔχη δεκαετὴ πείραν εἰς τὰ συγκοινωνιακὰ ζητήματα. Ἐντὸς ἑξαμήνου ὁ ὀργανισμὸς θὰ συντάξῃ κανονισμοὺς πρὸς προστασίαν τοῦ κοινῶ καὶ τοῦ προσωπικοῦ του, διὰ τὴν εὐρυθμὸν λειτουργίαν αὐτοῦ.

Δημοσίευμα τῆς εφημερίδας *Μακεδονία* στις 13/8/1957 σχετικά με τὴν ἰδρυση τοῦ ΟΑΣΘ

εφημερίδας *Πρωτοπορία*, ἀπὸ το 1965 ἕως το 1968, ἡ οποία παρείχε πλήρη ενημέρωση γύρω ἀπὸ τις πρωτοβουλίες καὶ τις δραστηριότητες των εργαζομένων.

Συνεπῶς, με τὸ διάταγμα 3721/1957, τὸ κράτος παραχώρησε στὸν Ὄργανισμὸ τὸ αποκλειστικὸ δικαίωμα μεταφοράς των πολιτῶν τῆς Θεσσαλονίκης, αποκλείοντας οποιοδήποτε ἄλλο μέσο ἢ φορέα. Ὁ Ὄργανισμὸς θα ἐκτελοῦσε τὸ ἔργο τῆς αστικής μεταφοράς με θερμικὰ ἢ ηλεκτροκίνητα λεωφορεῖα (τρόλεϊ), εἴτε με συνδυασμὸ των δύο αὐτῶν τύπων λεωφορειῶν. Ἡ αποκλειστικὴ διαχείριση των συγκοινωνιῶν τῆς Θεσσαλονίκης ἀπὸ τὸν ΟΑΣΘ επιβεβαιώνεται ἀνάγλυφα στὸ παρακάτω ἀπόσπασμα ἀπὸ συζήτηση στη Βουλὴ στις 25 Ἰανουαρίου τοῦ 1965. Συγκεκριμένα, σε ἐρώτηση των δύο βουλευτῶν τῆς Θεσσαλονίκης με τὴν ΕΔΑ, Γιώργου Πανάγου καὶ Ἀναστάσιου Τσιάρα, σχετικά με τὸν ΟΑΣΘ, ὁ ὑπουργὸς Στυλιανὸς Ἀλλαμανὴς ἀπάντησε τα εξής:

«Ενεκρίθη ἡ διακήρυξις διαγωνισμοῦ προμηθείας σαράντα πέντε νέων θερμικῶν λεωφορειῶν. Ἐπὶ τῆς αιτουμένης προσωρινῆς ἐξυπηρετήσεως τοῦ επιβατικοῦ κοινῶ διὰ λεωφορειῶν τοῦ 39ου ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης καὶ ταξί, γνωρίζομεν ὅτι ἐκ τῆς μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ ΟΑΣΘ συναφθείσης συμβάσεως, δὲν παρέχεται ευχέρεια ικανοποιήσεως τοῦ αιτήματος τούτου, διότι διὰ τῆς συμβάσεως ταύτης ἡ ἐκμετάλλευσις των αστικῶν συγκοινωνιῶν Θεσσαλονίκης παρεχωρήθη εἰς τὸν ΟΑΣΘ» (*Εφημερίς των Συζητήσεων τῆς Βουλῆς*, Συνεδρίασις 35η, 2 Φεβρουαρίου 1965, σελ. 289).



Επιβάτες σε λεωφορείο του ΟΑΣΘ το 1964 (Αναστασιάδης 1999, 95)

Η αποκλειστική διαχείριση των αστικών μεταφορών της πόλης από τον ΟΑΣΘ σήμανε την επίσημη κατάργηση των τροchioδρόμων, με το άρθρο 23 του νόμου. Ωστόσο, το μέλλον των εργαζομένων εκεί δεν αφέθηκε μετέωρο. Συγκεκριμένα, όσοι βρίσκονταν σε κατάλλη-

λη ηλικία και το επιθυμούσαν μπορούσαν να ενταχθούν στο εργατικό δυναμικό του ΟΑΣΘ, με την παροχή ανάλογης εκπαίδευσης για απόκτηση επαγγελματικής άδειας. Από την άλλη, όσοι ήταν σε ηλικία σύνταξης μπορούσαν να αιτηθούν σύνταξη στο ΙΚΑ, με τον ΟΑΣΘ να πλη-



ρώνει μέρος του ποσού για την κάλυψη των ασφαλιστικών τους υποχρεώσεων.

Στον ΟΑΣΘ ανατέθηκε, μέσω του νόμου αυτού, η ευθύνη της εξυπηρέτησης των Θεσσαλονικέων σε ακτίνα 10 χιλιομέτρων από τον Λευκό Πύργο, έναντι πληρωμής κομίστρου. Ο Οργανισμός, επίσης, αναλάμβανε την υποχρέωση υποβολής προτάσεων για τη συγχώνευση ή κατάργηση γραμμών, για τη δημιουργία νέων, καθώς και για τη μεταβολή των στάσεων, προκειμένου το δίκτυό του να προσαρμόζεται στις μεταβαλλόμενες ανάγκες. Από το κόμιστρο, οι 0,10 δραχμές διατίθεντο για τη διάνοιξη-συντήρηση και την επισκευή οδών.

Σύμφωνα με τον νόμο, καθορίστηκε και η συχνότητα των λεωφορείων, η οποία θα ήταν ανάλογη της κίνησης της εκάστοτε γραμμής. Σε περιοχές που είχαν ανάγκη συχνών δρομολογίων, έπρεπε να περνάει λεωφορείο ανά 4 λεπτά, ενώ στις πιο «αραιές» γραμμές, κάθε 15 λεπτά. Εκτός από τη συχνότητα των δρομολογίων γενικά, εφαρμόστηκε ειδικότερα μια ευνοϊκή πολιτική εξυπηρέτησης των εργαζομένων. Συγκεκριμένα, από την έναρξη των δρομολογίων μέχρι τις 8.00 π.μ. η μεταφορά γινόταν δωρεάν, μέτρο το οποίο λειτούργησε έως το 1990. Παράλληλα, λειτουργούσε και νυχτερινή «υπηρεσιακή» γραμμή, η οποία αρχικά εξυπηρετούσε μόνο τους εργαζομένους στον ΟΑΣΘ, στη συνέχεια όμως επεκτάθηκε και στο υπόλοιπο εργατικό κοινό.

Λεωφορείο του ΟΑΣΘ στην Άνω Πόλη, δεκαετία 1960
(Αναστασιάδης 1999, 49)

Με το ίδιο νομοθετικό διάταγμα ρυθμιζόταν και το ζήτημα της ανανέωσης του στόλου των λεωφορείων. Οι ιδιοκτήτες ενέτασαν στο δυναμικό του ΟΑΣΘ τα δικά τους λεωφορεία, ο Οργανισμός ωστόσο –εκτός από τη χρηματική αποζημίωσή τους– είχε την υποχρέωση να αντικαταστήσει τα λεωφορεία αυτά με καινούργια. Μέχρι τότε όμως θα χρησιμοποιούνταν κανονικά τα λεωφορεία των ιδιοκτητών, με τις απαραίτητες τροποποιήσεις στο αμάξωμα. Έως το 1963, ο ΟΑΣΘ είχε αντικαταστήσει όλα τα παλιά λεωφορεία με καινούργια. Τα λεωφορεία που αγόρασε ο ΟΑΣΘ ήταν θερμικά, πετρελαιοκίνητα δηλαδή. Στο νομοθετικό διάταγμα γινόταν λόγος και για τη διενέργεια μελέτης ώστε να αξιοποιηθούν ηλεκτροκίνητα λεωφορεία (τρόλεϊ). Αν και η συσταθείσα επιτροπή κατήρτισε πλάνο για την απόκτηση τρόλεϊ και υπήρχαν διαβεβαιώσεις ακόμη και από κυβερνητικά πρόσωπα για την εισαγωγή τέτοιων οχημάτων, το μέτρο αυτό δεν εφαρμόστηκε ποτέ, διότι κρίθηκε πως η απουσία κατάλληλων υποδομών το καθιστούσε οικονομικά ασύμφορο.

Τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ έπρεπε να αντικαθίστανται κάθε δώδεκα με δεκαπέντε έτη. Τα μεγάλα είχαν μήκος 11 μέτρα και χωρητικότητα εξήντα-ογδόντα πέντε επιβάτες, εκ των οποίων οι είκοσι τέσσερις ήταν καθήμενοι. Για την Άνω Πόλη, όπου ο δρόμος είναι ανηφορικός, στενός και με στροφές, αγοράστηκαν τα λεωφορεία «Θ3», μήκους 8 μέτρων και χωρητικότητας σαράντα πέντε επιβατών, εκ των οποίων οι είκοσι τέσσερις καθήμενοι. Η εμπειρία του ποιητή Γεράσιμου Λουκάτου με το αστικό λεωφορείο στην Άνω Πόλη είναι ενδεικτική:

«Ολόκληρο λεωφορείο στριφογύριζε μέσα σε στενούς καμπυλωτούς μονόδρομους ανηφορικούς. Το αυτοκίνητο για να περάσει μάζευαν τις καρέκλες και τα πόδια τους οι γυναίκες που κάθονταν καλοκαιρικά έξω από την πόρτα τους [...]. Χαιρέτησα κι εγώ αυθόρμητα μία δύο γερασμένες γυναίκες που κοίταζαν το λεωφορείο με περιέργεια και κάποιο φόβο που περνούσε από μπροστά τους και ξυστά από το σπίτι τους» (Αναστασιάδης 1999, σελ. 194).

Αν για τους επιβάτες η γραμμή της Άνω Πόλης επεφύλασσε όμορφες εικόνες, για τους οδηγούς έκρυβε πολλές δυσκολίες. Οδηγός της γραμμής αναφέρει στην *Πρωτοπορία*, την 1η Σεπτεμβρίου του 1965:

«Η οδός Ακροπόλεως έχει καταντήσει για μας τους οδηγούς της γραμμής ανυπόφορη [...]. Στην οδό Επταπυργίου και έμπροσθεν του καφενείου “Βαγγέλης”, τας εσπερινάς ώρας, διάφοροι νεαροί θαμώνες τού ως άνω καφενείου αφήνουν έξω από αυτό μοτοσακά και μοτοσυκλές που εμποδίζουν την κίνηση των λεωφορείων».

Σε συνέχεια των συζητήσεων των προηγούμενων ετών, δεν έλειψαν και οι αντιδράσεις για τον εν λόγω νόμο. Κύριο σημείο τριβής ήταν το ιδιοκτησιακό καθεστώς, η ίδρυση ενός οργανισμού ιδιωτικού, χωρίς την άμεση συμμετοχή του κράτους ή –γεγονός που προκαλούσε ακόμη οξύτερες αντεγκλήσεις– της τοπικής αυτοδιοίκησης σε αυτόν. Το μείζον ζήτημα, που αναδεικνυόταν διαρκώς και στον Τύπο της εποχής, αφορούσε τη μονοπωλιακή εκμετάλ-

λευση των συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης. Το επιχείρημα ήταν ότι ο Οργανισμός, εξαιτίας του ιδιωτικού του χαρακτήρα, έχανε την κοινωνική του φύση, αποφέροντας κέρδη μόνο στους μετόχους. Μάλιστα, το 1985 γινόταν λόγος για σχέδιο νόμου το οποίο προέβλεπε δημοτικοποίηση του ΟΑΣΘ, ωστόσο το ζήτημα πάγωσε και εντέλει δεν προχώρησε, λόγω του υψηλού οικονομικού κόστους. Στο ίδιο μήκος κύματος, η μη απόκτηση ηλεκτροκίνητων λεωφορειών (τρόλεϊ), παρά τη νομοθετική πρόβλεψη και την εκπόνηση μελετών για εγκατάστασή τους, θιγόταν διαρκώς, ακόμη και στα επόμενα από το 1957 χρόνια. Η συζήτηση αυτή διεξαγόταν στη δημόσια σφαίρα καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας του Οργανισμού. Στις συνεχείς απεργιακές κινητοποιήσεις των εργαζομένων του ΟΑΣΘ, η δημοτικοποίηση των αστικών συγκοινωνιών και η βελτίωση του στόλου των λεωφορειών αποτελούσαν πάγια αιτήματα των απεργών.

Ανεξάρτητα ωστόσο από την κριτική, ο Νόμος 3721/1957 υπήρξε σταθμός για την ιστορία των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης. Καρπός μιας νέας πραγματικότητας στην πόλη, που είχε αρχίσει να διαμορφώνεται ήδη από τα προηγούμενα χρόνια, ο συγκεκριμένος νόμος έθεσε τέρμα στις διαρκώς υποβαθμιζόμενες υπηρεσίες των τραμ και οργάνωσε τις πολύμορφες υπηρεσίες των μέχρι τότε ιδιόκτητων αστικών λεωφορειών κάτω από έναν ενιαίο οργανισμό. Επισημαίνεται σχετικά στην εφημερίδα *Δράσις* στις 19 Ιουνίου του 1960: «Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης αποτελεί την κατάληξιν της προόδου της αστικής συγκοινωνίας εν Ελλάδι». Την

εποχή εκείνη τα λεωφορεία αντιπροσώπευαν το μέλλον. Ο νέος οργανισμός ανανέωσε τον στόλο του, αποκτώντας μεγαλύτερα οχήματα από τα τότε υπάρχοντα, και παρείχε υπηρεσίες με σύγχρονα μέσα και, μάλιστα, με μεγάλη συχνότητα δρομολογίων. Μολονότι ο οργανισμός δεν ήταν κρατικός, το κράτος κατείχε εποπτικό ρόλο στη λειτουργία του, με στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών της Θεσσαλονίκης. Επιπλέον, η δυνατότητα απορρόφησης στον ΟΑΣΘ πρώην εργαζομένων στους τροchioδρόμους έδειχνε διάθεση συνέχειας και συνεργασίας, με μόνη επιδίωξη την πρόοδο και το κοινό καλό. Το άρθρο της εφημερίδας *Μακεδονία*, στις 9 Σεπτεμβρίου του 1976, με τίτλο «Ο ΟΑΣΘ συμπληρώνει εφέτος είκοσι χρόνια δημιουργικής δραστηριότητός του» είναι ενδεικτικό του έργου του Οργανισμού στις αστικές συγκοινωνίες της πόλης.

Το Νομοθετικό Διάταγμα 716/1970

Το νομοθετικό διάταγμα της 3ης Νοεμβρίου του 1970 δεν άλλαξε ουσιαστικά τη φύση του Οργανισμού και του έργου του, παρά μόνο προέβη σε ορισμένες τροποποιήσεις του ΝΔ 3721/1957. Οι πιο ουσιώδεις αλλαγές αφορούσαν τη λειτουργία των διοικητικών οργάνων του Οργανισμού και συγκεκριμένα τον τρόπο επιλογής του Γενικού Διευθυντή, αλλά και τη σύσταση του Εποπτικού Συμβουλίου.

Ο Νόμος 866/1979

Ενώ η αρχική σύμβαση μεταξύ ελληνικού κράτους και ΟΑΣΘ πλησίαζε στη λήξη της, και άρα πλησίαζε και το συνακόλουθο πέρασμα της περιουσίας του Οργανισμού στο Δη-

Ο Ο.Α.Σ.Θ. συμπληρώνει έφ'ετος είκοσι χρόνια δημιουργικής δραστηριότητός του

Είκοσι χρόνια δημιουργικής δραστηριότητας συμπληρώνει έφ'ετος ο 'Οργανισμός 'Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, ένας 'Οργανισμός που ιδρύθηκε κάτω από την πίεση της ανάγκης, για την αντικατάσταση τόσο των παλαιών τροχιοδρόμων, όσο και των αστικών λεωφορείων. Το Κράτος, προκειμένου να επιλύσει τότε το πρόβλημα της αστικής συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης, πρόβη στο «πείραμα» της δημιουργίας ενιαίου φορέα, ένα «πείραμα», που η επιτυχία του υπήρξε τέτοιας έκτασης, ώστε ο Ο.Α.Σ.Θ. να θεωρείται σήμερα τό υπόδειγμα, βάσει του οποίου οργανώνονται και οι αστικές συγκοινωνίες των 'Αθηνών.

Βασικός σκοπός του Ο.Α.Σ.Θ. είναι κατ' απόλυτον προτεραιότητα η εξυπηρέτηση του καινού της Θεσσαλονίκης. Είναι 'Οργανισμός Κοινής 'Ηφελίας, Ιδιόμορφος, του οποίου τὰ περισσότερα εκ της εκμεταλλεύσεως δέν τὰ καρπούνται οι μέτοχοι οι οποίοι λαμβάνουν μερίσματα σταθερά, βάσει του άπασχολούμενου κεφαλαίου και όχι κέρδος. Οι μέτοχοι του άνέρχονται εις 650 και προέρχονται άποχρηωτικά όλοι άπό τήν οικογένεια των άυτοκινητιστών. Στόν όργανισμό άπασχολούνται σήμερα 2.250 άτομα, με συνθήκες που μπορούν να συγκριθούν με εκείνες των προηγμένων χωρών. Ειδικότερα, ο Ο.Α.Σ.Θ. άποτελεί δημιούργημα της Θεσσαλονίκης, που τό συνέθεσαν τὰ ζήξή άκλόνητα στοιχεία:

Διαθέτει 375 λεωφορεία υπερμειζονος τύπου και άριστης καταστάσεως. 'Όχηματα, που δέν τὰ συναντὰ κανείς σε πολλές πόλεις άνεπτυγμένων χωρών. 'Από αυτά τὰ 50 βρίσκονται κάθε μέρα σε εφεδρεία, για τήν κάλυψη έκτάκτων άναγκών.

Πρέπει να σημειωθή, ότι μόνο κατά τήν διάρκεια του τρέχοντος έτους ο Ο.Α.Σ.Θ. αντικατέστησε 105 λεωφορεία με Ισάριθμα μείζονος τύπου και υπερύγχρονος κατασκευής, ενώ παράλληλα προγραμμάτισε τήν αντικατάσταση άλλων 119, για τό προσεχές έτος.

Τά λεωφορεία στοθεύουν και έλλγχονται κάθε βράδυ σε δύο υπερύγχρονα άμφοστάσια, που λειτουργούν στην άνατολική και δυτική πλευρά της Θεσσαλονίκης. 'Η παραμικρή βλάβη έπισκευάζεται άμέσως, ενώ ο χρόνος ζωής των λεωφορείων δέν παρατείνεται πέραν της 15ετίας, σύμφωνα με τίς υπάρχουσες προδιαγραφές και όπως όρίζει η σχετική σύμβαση.

Τό ποσοστό πληρότητας των λεωφορείων άνέρχεται σήμερα σε 53%. Πριν δέκα χρόνια, τό ποσοστό πληρότητας άνήρχετο σε 70%. 'Η μείωση του ποσοστού πληρότητας προήλθε άπό τό ένδιαφέρον του Ο.Α.Σ.Θ. να προσφέρει άνευτέρη διακίνηση στο έπιβατικό κοινό, αδξάνοντας τόν άριθμό των κινούμενων θέσεων. Συγκεκριμένα, οι κινούμενες θέσεις έπιβατών άπό 200.184.072 τό 1966 αδξήθησαν τό 1976 σε 310.000.000.

Κάθε μέρα τὰ λεωφορεία του Ο.Α.Σ.Θ. ειναιόν 33.000 περίπου χιλιόμετρα και μεταφέρουν 400.000 περίπου έπιβάτες.

Ο 'Οργανισμός διαθέτει άριστο έπιστημονικό, ύπαλληλικό, τεχνικό και έργατικό προσωπικό, άριστα μηχανήματα έπισκευής, έλλγχου και συντηρήσεως των όχημάτων, εφαρμόζει σύγχρονες μεθόδους άπασχόλησεως και διακπεραιώνει ταχύτητα τήν δλη έργασία, σε τρόπο που να

μη παρατηρείται η παραμικρή καθυστέρηση, κατά τίς διάφορες διαδικασίες, που σχετίζονται με τήν δραστηριότητά του.

Ο Ο.Α.Σ.Θ. χαιρεί τής εκτιμήσεως και τής έμπιστοσύνης τόσο των χρηματοδοτικών 'Οργανισμών, όσο και όλων των μεγάλων κατασκευαστικών επιχειρήσεων τής χώρας μας και του έξωτερικού.

Βέβαια, προβλήματα υπάρχουν και μάλιστα πολλά. Αύτá όμως, άποτολούν βασική συνάρτηση των εξελίξεων, που σημειώνονται σε μία μεγαλύπολη, όπως είναι η Θεσσαλονίκη και μέσα στην δραστηριότητα της οποίας ο Ο.Α.Σ.Θ. προσπαεί να προηγήται τής εξέλιξεως. Για τόν λόγο αυτό, οι εκπροσωπούμετες τόν 'Οργανισμό, σε συνεργασία με τό προσωπικό του και με τήν συμπαράσταση του Κράτους, καταβάλλουν συνεχώς έντατικές προσπάθειες για τήν ρύθμιση των προβλημάτων αυτών, άπό τήν οποία εξαρτάται η άποψη εξυπηρέτηση του λαού της Θεσσαλονίκης. 'Ετσι, για τό έμεσο μέλλον, η Διοίκηση του 'Οργανισμού μεριμνά:

1. Για τήν άγορά 65 άρθρωτών λεωφορείων, με τὰ όποια θέ λυθή άπολύτως τό πρόβλημα τής εξυπηρέτησεως στις όρες τής αχίμης. Παράκειται για νεωτάτου τύπου λεωφορεία (δύο όχηματα που συνδέονται με ειδική αμφοσάνα), τὰ όποια θέ έχουν τήν δυνατότητα να μεταφέρουν άνετα 150 περίπου έπιβάτες και τὰ όποια έλασαν τό αυτό πρόβλημα σε πολλές μεγαλύπολεις τής Εύρώπης και τό κόστος κινήσεως θέ περιορίζεται αισθητά αναλογικώς, ενώ σύγχρονως προσφέρουν περιήμιση έμπιρέτησι στο κοινό. 'Επίσης συμπληρωματικώς μεριμνά διά τήν άγοράν 35 άκόμη συνήθων λεωφορείων 100 θέσεων πρós άπόλυτον κάλυψη των άναγκών.

2. Για τήν έκπόνηση μελέτης τοποθέτησεως γραμμών ετραλλείων στην Θεσσαλονίκη. 'Η μελέτη είναι έτοιμη και έχει τεθή ύπ' όψη των άρμοδίων. Ο Ο.Α.Σ.Θ. μάλιν ληφθή η σχετική άπόφαση άπό τους άρμοδίους, έχει τήν δυνατότητα άπό τήν έπομένη ήμερα να προχωρήσει στο έργο τής εγκαταστάσεως των ετραλλείων.

3. Για τήν αντικατάσταση του ύπολοιπου τροχιαίου ύλικού, σύμφωνα με τίς Ισχύουσες προδιαγραφές.

4. Για τήν κάλυψη των συγκοινωνιακών άναγκών, που δημιουργούνται άπό τήν επέκταση τής Θεσσαλονίκης.

5. Για τήν επέκταση των αστικών λεωφορειακών γραμμών πρós τίς διοικητικές περιοχές, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι εργαζόμενοι.

'Επί πλέον, ο Ο.Α.Σ.Θ. εκτελεί τούς βραχυπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους προγραμματισμούς του, είναι έτοιμος κάθε στιγμή να προβή στους ένδεδειγμένους χειρισμούς, προκειμένου να εξασφαλίσει πλήρως τήν εξυπηρέτηση του λαού τής περιοχής Θεσσαλονίκης, σκοπό του έθεσε άπό τήν ήμερα τής ίδρύσεως του και τόν έκπληρωί έκτοτε με άκρίβεια. 'Όπως προαναφέρθηκε, ο Ο.Α.Σ.Θ. άποτελεί ένα «πείραμα». Τό «πείραμα» αυτό, όχι μόνο επέτυχε, όχι μόνο απέδωσε άξιόζηλτα άποτελέσματα, αλλά έλήθη και ως υπόδειγμα, για τήν δημιουργία άλλων φορέων μαζικών μετασποών.

Δημοσίευμα της εφημερίδας Μακεδονία στις 9/9/1957 σχετικά με τα είκοσι χρόνια λειτουργίας του ΟΑΣΘ

μόσιο, στις 7 Φεβρουαρίου του 1979 εκδόθηκε ο υπ' αριθμόν 866 νόμος. Με τήν νέα νομοθετική ρύθμιση η σύμβαση μεταξύ κράτους και ΟΑΣΘ ανανεώθηκε μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου του 2000. Δεν άλλαξε κάτι ουσιαστικό στο καθεστώς

του Οργανισμού, με τον ΟΑΣΘ να παραμένει ο μοναδικός πάροχος αστικής μεταφοράς στη Θεσσαλονίκη.

Στο νέο αυτό νομοθετικό πλαίσιο, όμως, παραχωρούνταν στον ΟΑΣΘ η δυνατότητα επέκτασης των γραμμών



Λεωφορεία του ΟΑΣΘ μπροστά από την 62η ΔΕΘ, 1997 (Αναστασιάδης 1999, 228)

του σε νέες περιοχές κατ' αυτόν τον τρόπο ανέλαβε δρομολόγια που εξυπηρετούσε μέχρι τότε το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης. Ουσιαστικά, με τον 866/1979, μέρος του ΚΤΕΛ απορροφήθηκε από τον ΟΑΣΘ, συνεισφέροντας μάλι-

στα στον Οργανισμό το ήμισυ του στόλου του. Εφαρμόστηκε και εδώ το μοντέλο με τους πρώην ιδιώτες αυτοκινητιστές που το 1957 είχαν ενταχθεί στον ΟΑΣΘ. Αναλυτικά, τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ που θα εντάσσονταν στον

ΟΑΣΘ έπρεπε να αντικατασταθούν με καινούργια από τον Οργανισμό, ενώ οι ιδιοκτήτες τους θα γίνονταν αυτομάτως και μέτοχοί του.

Με βάση τη νέα σύμβαση, όπως επιβεβαιώθηκε και με το Προεδρικό Διάταγμα 505/1979, η ακτίνα δράσης του ΟΑΣΘ επεκτάθηκε σε νέες περιοχές του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης, με συνακόλουθη αύξηση των λεωφορειακών γραμμών.

Ο Νόμος 2898/2001

Με τον Νόμο 2898 της 30ής Απριλίου του 2001, ανανεώθηκε για τρίτη φορά η σύμβαση του κράτους με τον ΟΑΣΘ, με ημερομηνία λήξης την 31η Δεκεμβρίου του 2009. Ο ΟΑΣΘ κράτησε τον ρόλο του ως ο αποκλειστικός πάροχος της αστικής συγκοινωνίας στη Θεσσαλονίκη. Με τον νόμο αυτόν, συστάθηκε το «Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης» (ΣΑΣΘ). Επρόκειτο για ενδεκαμελές συμβούλιο, στο οποίο συμμετείχαν εκπρόσωποι υπουργείων, της Αστυνομίας, των δήμων και των κοινοτήτων της πόλης, αλλά και του κοσμήτορα της Πολυτεχνικής Σχολής του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου. Το ΣΑΣΘ λειτουργούσε ως εποπτικό όργανο του ΟΑΣΘ, με αρμοδιότητες τον σχεδιασμό, τον προγραμματισμό, την εποπτεία και τον έλεγχο των αστικών συγκοινωνιών, τη λήψη μέτρων βελτίωσης της εξυπηρέτησης των επιβατών, τη φροντίδα για τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης του κοινού, την αύξηση του αριθμού των λεωφορείων και, τέλος, τη διαχείριση των λεωφορειακών γραμμών (δημιουργία νέων, κατάργηση, συγχώνευση, αλλαγή τέρματος-αφετηρίας).

Ο νόμος αυτός, επίσης, εκτός από τον αντίστοιχο όρο για τους μετόχους του Οργανισμού, έδινε τη δυνατότητα ίδρυσης συνεταιρισμού και στους εργαζομένους, οι οποίοι βρίσκονταν σε καθεστώς εξαρτημένης εργασίας με τον ΟΑΣΘ. Παράλληλα, προβλεπόταν ότι οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης της Θεσσαλονίκης μπορούσαν να δημιουργήσουν τοπικές λεωφορειακές γραμμές, για την εξυπηρέτηση των περιοχών του εκάστοτε δήμου, μεταφέροντας επιβάτες σε στάσεις του ΟΑΣΘ· η εν λόγω ρήτρα ακολούθησε το παράδειγμα του Νόμου 2663/1998, που είχε παρόμοια πρόβλεψη για τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας.

Με την ανωτέρω νομοθετική ρύθμιση έγιναν κάποιες αλλαγές στη σύσταση της διοίκησης του ΟΑΣΘ, ενώ δόθηκε το έναυσμα για περαιτέρω επέκταση του χώρου ευθύνης του σε περισσότερους περιφερειακούς οικισμούς της Θεσσαλονίκης. Ο Οργανισμός, ανταποκρινόμενος στις νέες προκλήσεις, επένδυσε σε υλικοτεχνική υποδομή υψηλής τεχνολογίας: λειτουργία τηλεματικής παρακολούθησης λεωφορείων, ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα επιβατών, φωτοβολταϊκά συστήματα φωτισμού σε απομακρυσμένες στάσεις και τοποθέτηση συστημάτων εισπραξης κομίστρου, με παράλληλη κατάργηση των εισπρακτόρων. Απέκτησε, επίσης, μετά από διεθνή διαγωνισμό, καινούργια λεωφορεία για τη δρομολόγησή τους στις νέες περιφερειακές γραμμές. Επιπλέον, προσέλαβε σημαντικό αριθμό οδηγών για την επιτυχή υλοποίηση του ανατεθειμένου έργου.

Τελικά, με την υπογραφή συμπληρωματικής οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ, στις 4 Αυγούστου του 2003, εισήχθησαν νέες λεωφορειακές γραμμές, που συνέδεαν τη Θεσσαλονίκη με δεκαπέντε νέους δήμους, περιφερειακά της πόλης. Αντίστοιχα, αύξηση γνώρισαν και οι μετοχές. Η συμπληρωματική αυτή συμφωνία είχε επίσης ισχύ έως το 2009.

Η οικονομική συμφωνία του 2008

Στις 11 Ιανουαρίου του 2008, λίγο πριν από τη λήξη της προθεσμίας της συμφωνίας του 2001, υπεγράφη η τέταρτη οικονομική συμφωνία μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ. Ως νέο χρονικό σημείο λήξης της σύμβασης ορίστηκαν τα δύο έτη από την ολοκλήρωση των έργων του μετρό Θεσσαλονίκης και των επεκτάσεών του, τα οποία είχαν ξεκινήσει λίγο νωρίτερα. Να σημειωθεί εδώ ότι ως έτος παράδοσης της βασικής γραμμής του μετρό είχε οριστεί το 2013. Ο ΟΑΣΘ παρέμεινε ο βασικός πάροχος των αστικών μεταφορών στη Θεσσαλονίκη.

Ο Νόμος 3897/2010 και η νέα οικονομική συμφωνία

Με τη νέα νομοθετική ρύθμιση της 10ης Δεκεμβρίου του 2010, τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε η συμφωνία του 2001 μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΑΣΘ. Με βάση αυτή, ο ΟΑΣΘ επεκτάθηκε και στους εννέα δήμους του Επαρχείου Λαγκαδά του Νομού Θεσσαλονίκης. Ο Οργανισμός προχώρησε τότε στην αγορά καινούργιων λεωφορείων καθώς και στην πρόσληψη προσωπικού, ώστε να καλύψει τα επιπλέον δρομολόγια.

Η οικονομική κρίση

Λίγο πριν από την κρίση, τα στοιχεία έδειχναν ότι όλο και περισσότεροι πολίτες μετακινούνταν με αστικά λεωφορεία. Στο σύνολο των λεωφορειακών γραμμών καταγραφόταν αύξηση 32% της επιβατικής κίνησης μετά το 2003: σύμφωνα με μελέτη, οι μεταφερόμενοι επιβάτες το 2008 έφτασαν τα 177 εκατ., ενώ ο αντίστοιχος αριθμός για το 2003 ήταν 134 εκατ. Αύξηση παρουσίαζε και η μέση ετήσια πληρότητα σε όλες τις λεωφορειακές γραμμές: το 2008 ανήλθε σε 41,89%, έναντι 40,71% του 2007 και 35,20% του 2003.

Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα, η οποία ξεκίνησε το 2009, είχε ως αποτέλεσμα επιπτώσεις και στη λειτουργία του ΟΑΣΘ. Στο πλαίσιο της οικονομικής κρίσης και των μέτρων λιτότητας που ακολουθούνταν, επιθυμία του Δημοσίου ήταν η μείωση των λειτουργικών δαπανών· η αρχή έγινε από τους μισθούς των εργαζομένων και τα μερίσματα των μετόχων. Το γεγονός ότι τα μέτρα αυτά δεν ακολουθήθηκαν αρχικά από τον Οργανισμό είχε ως αποτέλεσμα να μην αναγνωρίζεται ο προϋπολογισμός του, ούτε να εκδίδεται σχετική Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) για να ισχύσει η συμφωνία κράτους-ΟΑΣΘ. Δεν υπήρχε πλέον οικονομική συμφωνία, όπως τα προηγούμενα χρόνια, και οι οικονομικές διαφορές επιλύονταν στα διαιτητικά δικαστήρια όπου προσέφευγε η διοίκηση του ΟΑΣΘ.

Το ζήτημα φάνηκε να επιλύεται με δύο νέες Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις (ΚΥΑ), που υπογράφηκαν στις αρχές Αυγούστου του 2014 από τον αναπληρωτή υπουργό Οικονομικών κ. Χρήστο Σταϊκούρα και τον υφυπουργό



Λεωφορείο της γραμμής Παλιός Σιδηροδρομικός Σταθμός-Κάτω Τούμπα τη δεκαετία του 1990 (Αναστασιάδης 1999, 229)

Μεταφορών, Υποδομών και Δικτύων κ. Μιχάλη Παπαδόπουλο. Σε αυτές προβλεπόταν μείωση μισθών 5% και αναπροσαρμογή της τιμής του εισιτηρίου· επιπλέον, δε, περιορισμός της συνεισφοράς του Ελληνικού Δημοσίου στην κάλυψη των ελλειμμάτων του Οργανισμού για την περίοδο 2015-2017 (η αντισταθμιστική καταβολή του έτους 2014

αναπροσαρμόστηκε στο ποσό των 102,8 εκατ. ευρώ) ως εξής: για το 2015 στο ποσό των 53,2 εκατ. ευρώ, για το 2016 στα 47 εκατ. ευρώ και για το 2017 στα 44,1 εκατ. ευρώ. Ειδικός όρος, επίσης, προέβλεπε ότι, στην περίπτωση που δεν επιτυγχάνονταν οι στόχοι των συμβατικών εσόδων, οι μέτοχοι του ΟΑΣΘ θα αναλάμβαναν την αντιμετώπιση του

όποιου ελλείμματος προέκυπτε, χωρίς την επιπρόσθετη επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού.

Η περικοπή της κρατικής επιχορήγησης οδήγησε αναπόφευκτα στην αναπροσαρμογή της τιμολογιακής πολιτικής από την αρχή του έτους. Ωστόσο, η τιμή των εισιτηρίων, όπως είχε τότε διαμορφωθεί, θεωρείτο, κατά τις εκτιμήσεις, φθηνότερη από την τιμή εισιτηρίου της Αθήνας και ελαφρώς καλύτερα τα επίπεδα εξυπηρέτησης των μετακινούμενων πολιτών.

Ο ΟΑΣΘ προσπάθησε κατά την περίοδο της κρίσης να κρατήσει σταθερή την ποιότητα του συγκοινωνιακού του έργου παρά τα οικονομικά αδιέξοδα που είχαν δημιουργηθεί. Μια σοβαρή συνέπεια αυτών ήταν ότι οι εργαζόμενοι έμεναν απλήρωτοι και προχωρούσαν σε συνεχείς επισχέσεις και στάσεις εργασίας – πολλές φορές για μέρες. Στα τέλη της πρώτης δεκαετίας του 21ου αιώνα, με έναν επαρκή στόλο 603 θερμικών λεωφορείων, με μεταφορική ικανότητα 422 εκατ. επιβατών ετησίως και με προηγμένα συστήματα τηλεματικής, ο ΟΑΣΘ, σύμφωνα με στατιστικές μελέτες του «Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης» (ΣΑΣΘ), δρομολογούσε ημερησίως 528 λεωφορεία (90% του συνόλου), που εκτελούσαν 5.800 δρομολόγια τις καθημερινές και μειωμένα κατά 9% το Σαββατοκύριακο, καλύπτοντας ένα δίκτυο συνολικού μήκους 970.000 χλμ. (42 εκατ. οχηματοχιλιόμετρα ετησίως). Ο αριθμός των οχημάτων, υποστήριζε ο ΣΑΣΘ, υπερέβαινε κατά 11,6% τον αριθμό των λεωφορείων που ο Οργανισμός όφειλε να δρομολογεί βάσει της τότε ισχύουσας οικονομικής συμφωνίας.

Ο Νόμος 4482/2017 και η κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ

Με τον Νόμο 4482 της 25ης Ιουλίου του 2017, ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης μπήκε σε μια νέα φάση, καθώς κρατικοποιήθηκε. Σημαντικό είναι ότι η νέα αυτή νομοθετική ρύθμιση αντανάκλασε την επανέναρξη λίγο νωρίτερα των έργων του μετρό, αλλά και την ευρύτερη συζήτηση για την εμφάνιση νέων μέσων συγκοινωνίας στη συμπρωτεύουσα. Συνεπώς, εξήντα χρόνια μετά την ίδρυσή του, ο ΟΑΣΘ δεν θα συνιστούσε πια τον αποκλειστικό πάροχο αστικών μεταφορών, αλλά θα εντασσόταν στο πλαίσιο ενός ευρύτερου προγράμματος ανάπτυξης νέων μέσων μαζικής μεταφοράς για την πόλη και την περιφέρεια της Θεσσαλονίκης. Εκτός από το μετρό, γινόταν λόγος και για υπόγεια και επίγεια μέσα σταθερής τροχιάς, καθώς και για θαλάσσιες μεταφορές.

Υπεύθυνος για το έργο του συντονισμού χρίστηκε ο νεοσυσταθείς «Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία» (ΟΣΕΘ). Ο ΟΣΕΘ είναι κοινωφελής υπηρεσία και λειτουργεί υπέρ του δημόσιου συμφέροντος, έχοντας σκοπό την ανάπτυξη, τον συντονισμό, την εποπτεία και τον έλεγχο των δημόσιων επιβατικών αστικών συγκοινωνιών, τόσο του ΟΑΣΘ όσο και του μετρό και των υπόλοιπων μέσων. Ουσιαστικά, ο ΟΣΕΘ κατέστη ο καθολικός διάδοχος του «Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης» (ΣΑΣΘ), που είχε ιδρυθεί με την οικονομική συμφωνία ΟΑΣΘ-Ελληνικού Δημοσίου το 2001.

Ως θυγατρική του ΟΣΕΘ συστάθηκε η ανώνυμη εταιρεία «Αστικές Συγκοινωνίες Θεσσαλονίκης» (ΑΣΥΘ). Η

ΑΣΥΘ επωμίσθηκε την ευθύνη για την εκτέλεση του αστικού συγκοινωνιακού έργου με το μετρό και το τραμ, λειτουργώντας παράλληλα ως επόπτης του όλου συγκοινωνιακού έργου, συνεργαζόμενη τόσο με τον ΟΑΣΘ, όσο και με την εταιρεία «Αττικό Μετρό ΑΕ».

Με βάση τη νέα νομοθετική ρύθμιση, οι οικονομικές συμφωνίες που είχαν υπογραφεί μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του ΟΑΣΘ το 2001, το 2008 και το 2010 καταργούνται. Έτσι, το σύνολο της κινητής και ακίνητης περιουσίας του Οργανισμού περιερχόταν στο Δημόσιο. Τα περιουσιακά στοιχεία η αξία των οποίων είχε αποσβεστεί θα μεταβιβάζονταν άνευ ανταλλάγματος, ενώ για όσα δεν είχαν αποσβεστεί θα καταβάλλονταν η ανάλογη αξία στους μετόχους. Οι μετοχές του ΟΑΣΘ περνούσαν πλέον και αυτές στο Ελληνικό Δημόσιο. Ο Οργανισμός έμπαινε σε καθεστώς ειδικής εκκαθάρισης εν λειτουργία, συνεχίζοντας να εκτελεί προσωρινά το συγκοινωνιακό του έργο, μέχρι να αναλάβει το έργο αυτό η ΑΣΥΘ ΑΕ. Ως καταληκτική ημερομηνία είχε οριστεί η 31η Δεκεμβρίου του 2019. Σύμφωνα με τον Νόμο 4640/2019, ωστόσο, η ημερομηνία αυτή μετατέθηκε «για τον απολύτως αναγκαίο χρόνο», σίγουρα όμως όχι μετά τις 31 Δεκεμβρίου του 2022. Επιπλέον, με τον Νόμο 4640/2019 (άρθρο 41) καταργήθηκε η ΑΣΥΘ. Έκτοτε δίνονται συνεχείς παρατάσεις στη λειτουργία τού υπό εκκαθάριση ΟΑΣΘ, με χρονικό ορίζοντα την 31η Δεκεμβρίου του 2026.

Τα κεντρικά γραφεία του ΟΑΣΘ στην οδό Αλεξάνδρου Παπαναστασίου 90
(φωτ. Intime News/Γ. Μωυσιάδης)





OASTH buses in the Phoinikas depot, 1976 (Αναστασιάδης 1999, 205)

Chapter 1

THE LEGISLATIVE FRAMEWORK

From 1957 to 2010

Law 3721/ 1957 was of great significance, as it established for the first time, a solid framework on which Thessaloniki's urban transport would henceforth be structured, putting an end to the competition between the two modes of transport that had existed until then. The Organisation of Urban Transportation of Thessaloniki, the result of this legislative regulation, would now be the undisputed and sole provider of urban transport in the largest city of Northern Greece. It was a legal entity under private law based in Thessaloniki. OASTH's work would last until December 31, 1981, after which date its assets would automatically pass to the Greek State.

As a private non-profit organisation, OASTH consisted of shareholders, who were basically former private motorists who owned private city buses until 1957. According to the law, these owners could, if they wished, join the new organisation as shareholders by paying a sum of money and placing their buses at the service of the newly established organisation. In the opposite case, they would be compensated financially and receive shares in OASTH. If a single person owned a bus, they would receive one whole share; however, in the case of joint ownership of a bus, each co-owner would receive a fraction of a share. The number of shares (and therefore of shareholders) was dependent on the number of buses. Drivers who did not join the Organisation would automatically lose their professional licence, so they would not be able to operate transport services on their own.

The role of shareholders was important from the outset, as they would participate in the General Assembly of Shareholders, through which the Board of Directors of the Organisation would be elected. The latter would be responsible for the management, decision- and policymaking of OASTH. According to the law, the Board of Directors was to have seven members, with five alternate ones. Both the General Assembly and the Board of Directors would be the direct bodies of OASTH.

Although under the new legislative framework OASTH would be a private company, its non-profit character meant that the State would also be directly involved. Consequently, State supervision of the Organisation would be significant through the pertinent Ministry of Transport and Public Works, while a local committee would also operate as a supervisor. The Greek State would also check the OASTH's expenses and revenues each year, thus determining the ticket prices, which would have to be at a level that would cover the Organisation's operating costs. If the revenue from fares was insufficient to cover the expenses, the State would then be required to pay the OASTH a compensatory payment and the corresponding difference. In this context, shareholders would not suffer any loss or pay towards any deficits.

Furthermore, under this law, the State was required to issue operating regulations governing various issues relating to organisation, services, personnel, and equipment. These regulations played an important role, as they would create a favourable and friendly working and safety environment

for employees. These regulations were constantly under negotiation in the years that followed, as a result of a dynamic process that took into account the conditions of each period and the people's demands.

Law 3721/1957 officially abolished the tramways, the operation of which had recently become problematic anyway. However, former employees were given the opportunity to join the OASTH after completing the necessary training and obtaining a professional license. Those tram workers who did not wish to join the OASTH were offered retirement.

Thus, with the official abolition of trams, the newly established OASTH would be the sole provider of urban transport in Thessaloniki, with thermal (i.e. diesel) or electric buses (trolleybuses). The Organisation was obliged to replace the former private buses that had been incorporated into its fleet with new ones. Indeed, by 1963, all old buses had been replaced. Although there was a plan to acquire trolleybuses, this was never implemented. Large 11-metre buses were purchased for the OASTH fleet, while 8-metre buses, which were more manoeuvrable and had a smaller capacity, were used in Ano Poli, which was characterised by narrow, uphill streets. The buses had to be replaced every 12-15 years.

The OASTH service area would be within a 10-kilometre radius from the White Tower. The frequency of bus routes was also determined. The Organisation would be solely responsible for merging, abolishing or creating new lines, as well as for the stops along each line's route.



An OASTH bus on Egnatia Street, 1970s (Αναστασιάδης 1999, 186-187)

Although there was no shortage of opposition to this law, particularly from the Opposition and the people of Thessaloniki, which mainly concerned the private nature of the OASTH and the exclusion of local self-government

from its management. Law 3721/1957 laid a new foundation for public transportation in Thessaloniki. The constantly deteriorating tram services were abolished, while the diverse city bus services were placed under a single

organisation. Buses were considered a step forward, with the newly established organisation being required to immediately acquire new buses to replace the old ones. The legislative arrangements for absorbing former private motorists, as well as former employees of the OASTH tramways, showed a willingness to cooperate, with the sole aim of promoting the common good of Thessaloniki.

The Legislative Decree 716/1970 did not substantially change the nature of the organisation, but only included certain amendments to the 1957 law, mainly in the administrative operation of OASTH, which pertained to the General Director and the Supervisory Board.

Law 866/1979, shortly before the expiry of the contract between the Greek State and OASTH, renewed it, essentially renewing the State's confidence in the Organisation of Urban Transportation of Thessaloniki. The contract was extended until December 31, 2000. In accordance with this law, OASTH gained the ability to extend its lines to new areas, which until then had been served by KTEL Thessaloniki. Here too (as was the case with the owners of private city buses in 1957), KTEL drivers were given the opportunity to join OASTH as shareholders and incorporate their coaches, with the organisation being obliged to replace them. The expansion of the OASTH's area of operation led to an increase in the number of bus routes.

Law 2898/2001 renewed the Greek government's contract with OASTH for the third time, until December 31, 2009. In addition, the SASTH was established, with 11



members, to act as a supervisory body for OASTH, with the aim of ensuring its smooth operation and improving the provided services. Under the new legislative framework, OASTH employees could form a cooperative and



An OASTH bus in Ano Poli, 1990s (Αναστασιάδης 1999, 232-233)

operate under a dependent employment regime with the organisation, while local authorities could create local bus routes connecting each municipality or commu-

nity with the main OASTH routes. Minor changes were made to the composition of the Board of Directors. The company has invested in high-tech infrastructure, such

as a telematics system for monitoring buses, an integrated passenger information system, photovoltaic lighting systems at remote stops, and the installation of fare collection systems, with simultaneous elimination of ticket collectors. Following an international tender, new buses were also added to serve the new regional routes. In addition, a significant number of drivers were hired to ensure the successful implementation of the project.

With the supplementary financial agreement of 2003, OASTH expanded to 15 new municipalities in the Thessaloniki region, resulting in a consequent increase in bus routes and shares.

The financial agreement signed in 2008 renewed the provision of urban transport exclusively by OASTH for two years from the completion of the Thessaloniki Metro, the construction of which had begun in 2006. In response to this new challenge, OASTH has proceeded with the purchase of new buses and the hiring of staff in order to increase the frequency of routes and best fulfil the its mission. Finally, based on Law 3987/ 2010, OASTH expanded even further into the Langadas area.

The economic crisis

The economic crisis in Greece, which began in 2009, also affected the operations of OASTH. Two joint ministerial decisions (JMDs) signed in early August 2014 by Deputy Minister of Finance Christos Staikouras and Deputy Minister of Transport, Infrastructure and Networks Michalis Papadopoulos, a 5% wage cut was man-

dated, an adjustment of ticket prices, and a reduction in the Greek government's contribution toward covering the deficits of OASTH for the period 2015-2017. The reduction in State subsidies inevitably led to a readjustment of the pricing policy at the beginning of the year. However, according to estimates, ticket prices are considered cheaper than they are in Athens, while the level of service for commuters is slightly better. With a fleet of 603 diesel buses, a transport capacity of 422,000,000 passengers annually, and telematics systems, OASTH operates 528 buses daily (90% of the total) that make 5,800 trips on weekdays and 9% fewer on weekends.

In recent years, more citizens have been using city buses. All bus routes have seen a 32% increase in passenger traffic since 2003; according to a study, the number of passengers transported reached 177 million in 2008, whereas it was only 134 million in 2003. The average annual occupancy rate on all bus routes has also increased. In 2008, it reached 41.89%, compared to 40.71% and 35.20% in 2007 and 2003 respectively.

The nationalisation of OASTH (Law 4482/ 2017)

In accordance with the legislative framework of 2017, OASTH was nationalised as part of a broader regulation of urban transport in Thessaloniki, as work on the Metro, which had been halted in previous years, had restarted, while alternative means of transport in the city (trams, maritime transport) were also being discussed.



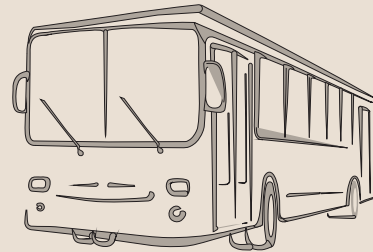
An Irisbus bus on the New Railway Station-Ionia line, 2019

The Organisation of Urban Transportation of Thessaloniki (OSETH), a public benefit company, would play a coordinating role in this new reality. OSETH was the successor to SASTH, which had been established in 2001, while the Thessaloniki Urban Transport company (ASITH) was also established as a subsidiary of OSETH. ASITH would also be a non-profit company, with the aim of implementing the urban transport project in Thessaloniki, in cooperation with both OASTH and Attiko Metro SA”

Regarding OASTH specifically, under the new legislative framework, previous financial agreements were abolished, while all movable and immovable property, together with the organisation’s shares, were transferred to the Greek State. The organisation was to remain in special liquidation in operation until December 31, 2019, until its work was taken over entirely by ASITH. Ultimately, the date was extended to 2022, but it continues to this day.

Κεφάλαιο 2

Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ



Chapter 2

ADMINISTRATION



Το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΑΣΘ και το πρώτο αρθρωτό λεωφορείο μπροστά στον Λευκό Πύργο τον Ιανουάριο του 1978 (Αναστασιάδης 1999, 219)

Κεφάλαιο 2

Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ

Το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΑΣΘ

Ευθύς εξαρχής, με το Νομοθετικό Διάταγμα 3721/1957, είχε υπογραμμιστεί η σπουδαιότητα των δύο άμεσων αντιπροσωπευτικών οργάνων του ΟΑΣΘ, της Γενικής Συνέλευσης και του Διοικητικού Συμβουλίου. Από τη Γενική Συνέλευση, όπου συμμετείχαν οι μέτοχοι του Οργανισμού, εκλεγόταν το επταμελές Διοικητικό Συμβούλιο, μαζί με πέντε αναπληρωματικά μέλη, ενώ η θητεία του ήταν τριετής. Έγκυρη θεωρούνταν η εκλογή ατόμων που είναι Έλληνες πολίτες, που ασκούν ελεύθερη διαχείριση της περιουσίας τους, που έχουν εκπληρώσει τις στρατιωτικές τους υποχρεώσεις, που δεν έχουν στερηθεί τα πολιτικά τους δικαιώματα και που δεν έχουν καταδικαστεί για κάποιο αδίκημα.

Μετά την εκλογή των μελών του συμβουλίου, το σώμα συνέρχεται με σκοπό να εκλέξει τον πρόεδρο και τον αντιπρόεδρό του. Πρώτος πρόεδρος του ΔΣ εξελέγη ο Νικόλαος Κουλουρής. Μετά τις εκλογές για την ανάδειξη του Διοικητικού Συμβουλίου, συγκροτούνται επιτροπές με διαφορετική αρμοδιότητα η κάθε μία επί ζητημάτων λειτουργίας του Οργανισμού (επιτροπή οικονομικών ζητημάτων, επιτροπή διακανονισμού ζημιών, επιτροπή προέγκρισης δαπανών κ.λπ.). Εκτός από την εκλογή ΔΣ, στη δικαιοδοσία της ΓΣ ανήκει και η επιλογή ελεγκτών, πάλι από το σώμα των μετόχων-μελών της. Οι ελεγκτές αυτοί αναλαμβάνουν να ελέγχουν οποιοδήποτε βιβλίο ή λογαριασμό του Οργανισμού, τουλάχιστον τέσσερις φορές το έτος. Η ΓΣ, επίσης, είναι επιφορτισμένη με την έγκριση του προϋπολογισμού και του ισολογισμού.

Το Διοικητικό Συμβούλιο είναι αρμόδιο για κάθε ζήτημα που προκύπτει στον Οργανισμό. Από μια αναδίφηση στα *Πρακτικά του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΑΣΘ*, που βρίσκονται στα τωρινά γραφεία του Οργανισμού, αποκαλύπτεται το εύρος των αρμοδιοτήτων του, οι οποίες καθορίζονται κατόπιν συνεννόησης και εισηγήσεων των διαφόρων επιτροπών και των υφιστάμενων γραφείων. Το ΔΣ, λοιπόν, έχει την ευθύνη για τη συντήρηση και την επισκευή των μέσων και των κτιρίων, καθώς και για την προμήθεια υλικών και εξοπλισμού. Στο πλαίσιο αυτό, επιλέγει και την πηγή απόκτησης νέων λεωφορείων. Συγκεκριμένα, πρώτα προσδιορίζει τον αριθμό των λεωφορείων που κρίνει ότι πρέπει να αποκτηθούν και κατόπιν διενεργεί διεθνή μειοδοτικό διαγωνισμό για λήψη προσφορών. Τότε το ΔΣ συγκρίνει τις τιμές και τα διάφορα τεχνικά στοιχεία και αποφασίζει ποια προσφορά είναι η πιο συμφέρουσα. Ο ΟΑΣΘ, σύμφωνα με την οικονομική συμφωνία, οφείλει να αντικαθιστά τα λεωφορεία του με την παρέλευση δώδεκα ετών από την πρώτη κυκλοφορία τους. Αν αυτό δεν είναι εφικτό και δεν υπάρχει το πρόποιν χρονικό περιθώριο να αντικατασταθούν, τότε ζητείται παράταση. Εφόσον όμως τα λεωφορεία αποσυρθούν επιτυχώς, διενεργείται πλειοδοτικός διαγωνισμός για την πώλησή τους ως μεταχειρισμένα εν κινήσει λεωφορεία, αφού πρώτα αφαιρεθεί από αυτά ο πάγιος εξοπλισμός. Όσα δεν πουληθούν εκποιούνται ως σκραπ για τα αμαξώματά τους – προηγουμένως αφαιρούνται από αυτά τα χρήσιμα υλικά και ανταλλακτικά. Έτσι, απομακρύνονται τα απαξιωμένα-άχρηστα λεωφορεία και λοιπά οχήμα-

τα του Οργανισμού από τους λειτουργικούς χώρους των αμαξοστασιών, ενώ παράλληλα αποδίδονται περαιτέρω έσοδα στον Οργανισμό.

Το Διοικητικό Συμβούλιο είναι, επίσης, αρμόδιο για τη σύναψη ή τη λύση συμβάσεων με τρίτους, τη διαχείριση της περιουσίας του Οργανισμού, την έγκριση χορήγησης ποικίλων δανείων από το Ελληνικό Δημόσιο, καθώς και για διάφορα άλλα υπηρεσιακά ζητήματα. Ένα σημαντικό πεδίο ευθύνης του ΔΣ αφορά τους διακανονισμούς ζημιών και ατυχημάτων, κάτι που άπτεται των ευρύτερων ζητημάτων νομικής εκπροσώπησης του Οργανισμού. Επιπλέον, τα θέματα των εργαζομένων αποτελούν μέρος της ημερήσιας διάταξης του ΔΣ. Ειδικότερα, αποφασίζει σχετικά με τις χορηγήσεις αδειών άνευ αποδοχών, την έγκριση αιτήσεων συνταξιοδότησης όσων έχουν συμπληρώσει τα απαραίτητα έτη υπηρεσίας, τις κρίσεις και τις προαγωγές υπαλλήλων και, ακόμη, για την πρόσληψη νέου προσωπικού. Δίνεται έμφαση στην απασχόληση υπαλλήλων που πληρούν τις απαραίτητες προδιαγραφές και διαθέτουν, εκτός από τα τυπικά προσόντα, εργατικότητα, καλή διαγωγή και λευκό ποινικό μητρώο. Επιπροσθέτως, το ΔΣ του Οργανισμού προωθεί προγράμματα εκπαίδευσης του προσωπικού μέσα από συμβάσεις για σεμινάρια. Τέλος, πέρα από τα παραπάνω, πάγια μέριμνα του ΔΣ είναι και η φιλανθρωπική δράση, με τη χορήγηση χρημάτων ή αναγκαίων ειδών σε ιδρύματα και σε συνεργαζόμενες κρατικές υπηρεσίες (π.χ. Τροχαία).

Σημαντικό πρόσωπο στη διοίκηση του ΟΑΣΘ είναι αυτό του Γενικού Διευθυντή, ο οποίος ορίζεται από το Διοικη-



Μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΑΣΘ, αρχές δεκαετίας 1960 (Αναστασιάδης 1999, 205)

τικό Συμβούλιο και οφείλει να είναι πτυχιούχος πολυτεχνικής σχολής, με πείρα πάνω από δέκα έτη επί των κοινωνικών ζητημάτων. Στις αρμοδιότητες του Γενικού Διευθυντή ανήκει η εισήγηση θεμάτων στο ΔΣ και η εκτέλεση των αποφάσεων του σώματος. Συμμετέχει στο ΔΣ, έχει το δικαίωμα εισηγήσεων, αλλά όχι ψήφου.

Με την έλευση της δικτατορίας, το τότε Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού, με πρόεδρο τον Ιωάννη Αμπατζή, εξωθήθηκε σε παραίτηση. Κατά την Επταε-

τία, επήλθαν γενικά αλλαγές στη φύση και τη σύσταση του Διοικητικού Συμβουλίου. Το συμβούλιο ήταν πλέον πενταμελές και όχι αιρετό. Δεν αποτελούνταν μόνο από μετόχους, αλλά ήταν μικτό, ενώ οι πρόεδροι που επιλέχθηκαν δεν ανήκαν στην κατηγορία των αυτοκινητιστών. Ο πρώτος πρόεδρος του ΔΣ, ο Κωνσταντίνος Δόλκας, ήταν αξιωματικός χωροφυλακής εν αποστρατεία, ενώ ο Χρυσόστομος Μισαηλίδης που ακολούθησε, δάσκαλος.



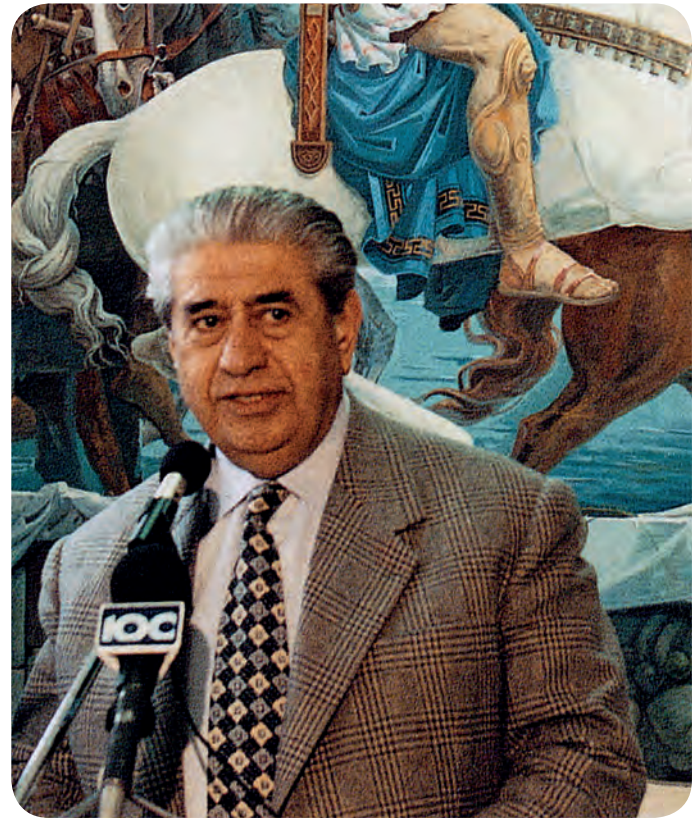
Ο δήμαρχος Θεσσαλονίκης Κωνσταντίνος Κοσμόπουλος και ο πρόεδρος του ΟΑΣΘ Χαράλαμπος Παπαδόπουλος σε εκδήλωση για τα 35 χρόνια του Οργανισμού (Αναστασιάδης 1999, 231)

Τροποποιήσεις έγιναν και αναφορικά με τη θέση του Γενικού Διευθυντή. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το πρώτο άρθρο του Νομοθετικού Διατάγματος 716/1970, ο Γενικός Διευθυντής προσλαμβάνονταν από το Διοικητικό Συμβούλιο κατόπιν έγκρισης του υπουργού Συγκοινωνιών. Έπρεπε να ήταν απόφοιτος σχολής Οικονομικών και Πολιτικών Επιστημών ή Οικονομικών και Εμπορικών Επιστημών.

Η «ανωμαλία» που είχε επέλθει στη διοίκηση του Οργανισμού, αποκαταστάθηκε τελικά με την επαναφορά της δημοκρατίας, τον Ιούλιο του 1974. Συγκεκριμένα, με εντολή του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών επέστρεψε το Διοικητικό Συμβούλιο που είχε απομακρυνθεί τον Απρίλιο του 1967, με επικεφαλής τον Ιωάννη Αμπατζή. Η θητεία του ΔΣ θα ήταν προσω-

ρινή, για ένα τρίμηνο, ώστε να προετοιμάσει το έδαφος για τις επόμενες αρχαιρεσίες, τις πρώτες μετά το 1964. Κατά την τελετή επανεγκατάστασης του ΔΣ, τον Σεπτέμβριο του 1974, ο Ι. Αμπατζής δήλωσε χαρακτηριστικά ότι η επάνοδος της διοίκησης «προεκάλεσε βαθυτάτην ικανοποίησιν, όχι μόνον μεταξύ των μετόχων και του προσωπικού του Οργανισμού, αλλά και μεταξύ του κοινού της Θεσσαλονίκης». Τελικά, η θητεία του προσωρινού ΔΣ παρατάθηκε λίγο ακόμα, μέχρι τη διεξαγωγή των εκλογών.

Στο άρθρο 12 του Νόμου 2465/1997, καθορίστηκαν εκ νέου ζητήματα της διοίκησης του Οργανισμού. Συγκεκριμένα, υπογραμμίστηκε ότι όποιος ή όποια επιθυμούσε να γίνει ελεγκτής ή μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου όφειλε να κατέχει τουλάχιστον το ένα όγδοο μίας αέρας μετοχής του ΟΑΣΘ, να μην μετέχει στη διοίκηση συνεταιρισμών και επιχειρήσεων με τους οποίους συναλλάσσεται ο Οργανισμός, αλλά και να μην έχει την ιδιότητα υπαλλήλου στον ΟΑΣΘ με τον βαθμό του διευθυντή. Επίσης, για τη θέση του Γενικού Διευθυντή του ΟΑΣΘ θα κατετίθετο πρόταση από το ΔΣ, ωστόσο η απόφαση ανήκε στον υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών. Στο πλαίσιο, επίσης, της ένταξης της Ελλάδας στην Οικονομική και Νομισματική Ένωση (2000), στην οικονομική συμφωνία ΟΑΣΘ-Δημοσίου το 2001 προστέθηκε ο όρος ότι μέλος του ΔΣ του Οργανισμού μπορούσε να εκλεγεί όποιος είναι Έλληνας πολίτης ή και πολίτης κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αυτοκινητιστής-μέτοχος του ΟΑΣΘ.



Ο Χαράλαμπος Παπαδόπουλος, πρόεδρος του ΟΑΣΘ κατά το διάστημα 1991-2008 (Αναστασιάδης 1999, 226)

Με τον Νόμο 2898/2001 καθορίστηκε νέο νομοθετικό πλαίσιο που αφορούσε τη διοίκηση του Οργανισμού. Συγκεκριμένα, το Διοικητικό Συμβούλιο θα είναι πλέον εννεαμελές, με τριετή θητεία, αποτελούμενο από τον πρόεδρο, τον αντιπρόεδρο, πέντε εκπροσώπους των μετόχων, έναν εκπρόσωπο της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Θεσσαλονίκης και έναν εκπρόσωπο των εργαζομένων



Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΑΣΘ Κωνσταντίνος Ταγγίρης (Αρχείο ΟΑΣΘ)

του ΟΑΣΘ. Από αυτούς, ο πρόεδρος, ο αντιπρόεδρος και τα πέντε μέλη θα εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση. Σύμφωνα με τον εν λόγω νόμο, ο εκπρόσωπος της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης θα ορίζεται από τον νομάρχη Θεσσαλονίκης, ενώ ο εκπρόσωπος των εργαζομένων θα

εκλέγεται από όσους εργαζομένους του ΟΑΣΘ δεν είναι μέτοχοι του Οργανισμού. Όσον αφορά δε τον Γενικό Διευθυντή του Οργανισμού, η σχετική διάταξη προέβλεπε ότι θα προσλαμβάνεται και θα αντικαθίσταται πλέον από το ΔΣ του ΟΑΣΘ.

Με βάση τη συμφωνία του 2008, έγινε νέα τροποποίηση στη σύσταση του ΔΣ. Αυτό πλέον θα αποτελείται από τους εξής: τον πρόεδρο, τον αντιπρόεδρο, επτά εκπροσώπους των μετόχων, οι οποίοι θα εκλέγονται από τη Γενική Συνέλευση, τον εκπρόσωπο της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, τον εκπρόσωπο των εργαζομένων, έναν εκπρόσωπο του Ελληνικού Δημοσίου, που θα ορίζεται με απόφαση του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, και, τέλος, έναν εκπρόσωπο του Δήμου Θεσσαλονίκης, που θα ορίζεται από τον δήμαρχο της πόλης.

Με τον Νόμο 4482/2017 περί κρατικοποίησης του ΟΑΣΘ, το Διοικητικό Συμβούλιο γίνεται και πάλι εννεαμελές. Συγκεκριμένα, θα το απαρτίζουν ο πρόεδρος, ο διευθύνων

σύμβουλος, τέσσερα μέλη, ένας εκπρόσωπος των εργαζομένων, ένα μέλος που θα ορίζεται από την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και ένα μέλος που θα ορίζεται από τον Δήμο Θεσσαλονίκης. Ο πρόεδρος, ο διευθύνων σύμβουλος, τα τέσσερα μέλη, ο Γενικός Διευθυντής και ο ορκωτός ελεγκτής θα προτείνονται στη Γενική Συνέλευση από τον υπουργό Υποδομών και Μεταφορών. Από την άλλη, ο εκπρόσωπος των εργαζομένων θα εκλέγεται από το σύνολο των εργαζομένων. Στη νέα πραγματικότητα, το ΔΣ του ΟΑΣΘ ασκεί τη διοίκηση του Οργανισμού, ωστόσο καλείται, ταυτόχρονα, να εξασφαλίσει ότι θα είναι ομαλή η διαδικασία μεταβίβασης του συγκοινωνιακού έργου στην ΑΣΥΘ ΑΕ.

Διατελέσαντες πρόεδροι του Διοικητικού Συμβουλίου του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης

1957-1963: Νικόλαος Κουλουρής
 1964-1967: Ιωάννης Αμπατζής
 1967-1970: Κωνσταντίνος Δόλκας (όχι αιρετός)
 1971-1974: Χρυσόστομος Μισαηλίδης (όχι αιρετός)
 Σεπτέμβριος 1974 - Ιανουάριος 1975:
 Ιωάννης Αμπατζής (μεταβατική διοίκηση)
 1975-1990: Κωνσταντίνος Κορομπίλης
 1991-2008: Χαράλαμπος Παπαδόπουλος
 2008-2017: Χρήστος Στεφανίδης
 2017-2019: Στυλιανός Παππάς
 2019-2022: Γεώργιος Σκόδρας
 2022-σήμερα: Κωνσταντίνος Ταγγίρης

Το εννεαμελές Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΑΣΘ σήμερα, μετά τη συγκρότησή του σε σώμα τον Ιανουάριο του 2026

Κωνσταντίνος Ταγγίρης:
 Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος
 Σοφία Μαυρίδου: Μέλος
 Γεθσημανή Ιακωβίδου: Μέλος
 Ευτυχία Κιβρακίδου: Μέλος
 Κωνσταντίνος Παρχαρίδης: Μέλος
 Μιλτιάδης Μπαντής: Μέλος
 Ιωάννης Δήμκας: Εκπρόσωπος εργαζομένων ΟΑΣΘ
 Αθανάσιος Τζακόπουλος:
 Εκπρόσωπος Δήμου Θεσσαλονίκης
 Θεόδωρος Μητράκας:
 Εκπρόσωπος Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας
 Γενικός Διευθυντής ορίστηκε από τη συνέλευση των μετόχων ο συγκοινωνιολόγος Χρήστος Χατζηγεωργίου.



Avgoustos Theologitis, Minister for Northern Greece, at the entrance to the OASTH offices, surrounded by staff and members of the Organisation's Board of Directors, 1960 (Αναστασιάδης 1999, 82-83)

Chapter 2

ADMINISTRATION

The Board of Directors

From the very beginning, the importance of OASTH's administrative bodies, the General Assembly and the Board of Directors, was established. The Board of Directors was elected by the General Assembly, which consisted of the shareholders. The Board of Directors initially was made up of seven members plus five alternate members, with a three-year term. After the election of the members by the General Assembly, the members would meet to vote for the chair and vice-chair of the Board of Directors. Then, the various committees related to the various functions of the organisation (finance committee, claims settlement committee, etc.) were formed. Nikolaos Koulouris was elected as the first chairman of the OASTH Board of Directors.

The Board of Directors is generally responsible for setting the organisation's policy, through a wide range of responsibilities relating to the maintenance and repair of buildings and equipment, the bus fleet, the conclusion of contracts with third parties, the management of the organisation's assets, approving loans from the state, settling claims and accidents, managing personnel issues (appraisals, promotions, leave grants, retirement applications, conduct), and other service-related issues. All these issues were the result of consultation between the individual committees and offices and the organisation's management. In addition to the Board of Directors, another important figure was the Director General, who was appointed by the Board and was required to have experience in transportation issues.



OASTH President Stylianos Pappas during the handover of repaired buses from ELVO, March 2018 (photo by Intime News/ C. Moisiadis)

In 1967, with the advent of the dictatorship, the then elected Board of Directors, chaired by Ioannis Abatzis, was forced to resign. During the seven-year military junta, the Boards of Directors consisted of five appointive members, while the two OASTH presidents were not even motorists. Also, by Legislative Decree 716/ 1970, changes were made to the position of Director General, who would now be selected by the Minister of Transport.

With the restoration of democracy in 1974, the elected Board of Directors of 1967 was reinstated, with Abatzis as chairman, as a transitional measure until elections for a new Board of Directors were held. Law 2465/ 1997 introduced certain amendments regarding auditors or members of the Board of Directors, while the selection of the Director General by the responsible minister following a proposal by the Board of Directors was institutionalised.

Under the 1957 law, the election of members of the Agency applied to individuals who were Greek citizens, had free management of their property, had fulfilled their military obligations, had not been deprived of their political rights and had not been convicted of a series of offences. With the 2001 economic agreement, as part of the country's accession policy to the European Union, it was added that a member of the Board of Directors could be a Greek citizen or a citizen of an EU member state.

Changes to the composition of the Board were brought about by Law 2898/ 2001, according to which the Board would consist of nine members with a three-year term.



Outgoing OASTH President Georgios Skodras hands over his duties to Konstantinos Taggiris, August 2022 (photo by Intime News/ G. Moisiadis)

For the first time, a representative of OASTH employees was added to the members, while the Director General was again elected by the organisation's Board of Directors. Under the 2008 financial agreement, the Board of Directors would comprise of eleven members, but under Law 4482/ 2017, it would, again, have nine members, acting on a transitional basis until the transfer of the transport project to ASITH SA.

Κεφάλαιο 3

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕ ΜΙΑ ΔΙΑΡΚΩΣ
ΕΠΕΚΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΠΟΛΗ



Chapter 3

DEVELOPMENT IN A CONTINUOUSLY
EXPANDING CITY



Λεωφορεία του ΟΑΣΘ στην Πλατεία Βαρδαρίου, δεκαετία 1970 (Αναστασιάδης 1999, 210-211)

Κεφάλαιο 3

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕ ΜΙΑ ΔΙΑΡΚΩΣ ΕΠΕΚΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΠΟΛΗ

Τα πρώτα χρόνια

Από την ίδρυσή του, ο ΟΑΣΘ επεκτεινόταν διαρκώς, με την προσθήκη καινούργιων γραμμών ή με την τροποποίηση των ήδη υπαρχόντων, προσαρμοζόμενος στην ιστορική συγκυρία, την πληθυσμιακή και χωροταξική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης, καθώς και στις ανάγκες των πολιτών. Η ιστορία του ΟΑΣΘ είναι αναντίρρητα ταυτισμένη με την ιστορία της ίδιας της Θεσσαλονίκης κατά τη Μεταπολεμική περίοδο.

Με τον ιδρυτικό νόμο του 1957, ο ΟΑΣΘ απέκτησε το αποκλειστικό δικαίωμα της εξυπηρέτησης των Θεσσαλονικέων σε ακτίνα 10 χιλιομέτρων από τον Λευκό Πύργο, έναντι πληρωμής κομίστρου. Αρχικά διέθετε είκοσι εννέα γραμμές στο σύνολο, για την πραγματοποίηση του έργου του. Οι γραμμές αυτές συνέδεαν τις ανατολικές και τις δυτικές συνοικίες της πόλης με το Κέντρο. Τερματικοί σταθμοί ήταν οι οδοί Βενιζέλου, Δραγούμη, Ιουστινιανού, ο παλιός και ο νέος σιδηροδρομικός σταθμός (ολοκληρώθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1960), καθώς και η Πλατεία Ιωάννου Μεταξά (σημ. Πλατεία Δημοκρατίας). Κεντρικός σταθμός ήταν η Πλατεία Δικαστηρίων (σημ. Ρωμαϊκή Αγορά). Παρά την πρόβλεψη για κάλυψη ακτίνας 10 χιλιομέτρων, περιοχές όπως το Πανόραμα, το Ασβεστοχώρι, το Καλοχώρι, το Ωραιόκαστρο, η Θέρμη, η Περαιά, η Μηχανιώνα και η Επανομή εξυπηρετούνταν από το ΚΤΕΛ (τότε 390 ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης), ανεξαρτήτως από το ότι βρίσκονταν εντός της ακτίνας, επειδή οι γραμμές αυτές θεωρούνταν την εποχή εκείνη υπεραστικές.

Προκειμένου να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη κυκλοφορία των λεωφορείων, ξεκίνησε ευθύς εξαρχής ένα ευρύ πρόγραμμα διαπλάτυνσης των μεγάλων οδικών αρτηριών που διέτρεχαν το κέντρο της πόλης.

Επιπλέον, δεδομένης της αύξησης της κίνησης στους δρόμους τα επόμενα χρόνια, λόγω του πολλαπλασιασμού τόσο των λεωφορειακών γραμμών όσο και των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης, πολλές από τις μεγάλες οδούς της πόλης μονοδρομήθηκαν. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιας μονοδρόμησης αποτελεί η οδός Τσιμισκή. Για να μην παρακωλύεται η κίνηση του λεωφορείου εντός του αστικού ιστού, θεσπίστηκε επίσης η λεωφορειολωρίδα, στο δεξί τμήμα του οδοστρώματος.

Τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του, ο ΟΑΣΘ διέθετε 283 λεωφορεία των εξήντα έως ογδόντα θέσεων. Ωστόσο, στα επόμενα χρόνια, ο στόλος σταδιακά ανανεωνόταν με καινούργια λεωφορεία. Τρία χρόνια μετά την ίδρυσή του, ο ΟΑΣΘ είχε αντικαταστήσει τα πρώην ιδιόκτητα λεωφορεία με λεωφορεία του Οργανισμού. Υπολογίζεται δε ότι από το 1963 έως το 1977 αποκτήθηκαν 283 λεωφορεία των εκατό θέσεων. Το 1977 συγκεκριμένα, κυκλοφορούσαν στην πόλη 337 λεωφορεία.

Άμεση ήταν και η ανάγκη απόκτησης οικοπέδου για κτίσιμο γραφείων, αλλά και αμαξοστασίου και συνεργείου των λεωφορείων. Ο «Προμηθευτικός Συνεταιρισμός Αυτοκινητιστών Θεσσαλονίκης ΗΡΑΚΛΗΣ Συν.Π.Ε.», που είχε ιδρυθεί από το 1953, αρχικά ως συνεταιρισμός των ιδιοκτητών –τότε– των αστικών λεωφορείων, ανέλαβε την αναζήτηση και αγορά του οικοπέδου αυτού. Τελικά, βρέ-

θηκε μια έκταση στην οδό Παπαναστασίου 132 (σήμερα 90), ιδιοκτησίας Ιωάννη Τερκενλή. Εκεί κτίστηκαν τα γραφεία και το πρώτο αμαξοστάσιο του Οργανισμού. Στη διεύθυνση αυτή βρίσκονται και σήμερα τα γραφεία του. Τα εγκαίνια τελέστηκαν στις 28 Δεκεμβρίου του 1960, παρουσία του υπουργού Βορείου Ελλάδος, του δημάρχου Θεσσαλονίκης, βουλευτών, αλλά και όλων των μετόχων του ΟΑΣΘ. Κατά τα εγκαίνια έγινε επίδειξη και 15 λεωφορείων που είχαν αγοραστεί το τελευταίο διάστημα. Το κτίριο αυτό πλέον δεν υπάρχει ως αποτέλεσμα της μαζικής ανοικοδόμησης κατά τα επόμενα χρόνια, στη θέση του βρίσκεται σήμερα το εμπορικό κέντρο «Civitas», ιδιοκτησίας πάλι του συνεταιρισμού «ΗΡΑΚΛΗΣ».

Πολύ γρήγορα από την έναρξη λειτουργίας του ΟΑΣΘ, δημιουργήθηκε η ανάγκη για μετακίνηση του αμαξοστασίου από την Παπαναστασίου 90 σε περιοχή εκτός του αστικού ιστού. Έτσι, ο συνεταιρισμός «ΗΡΑΚΛΗΣ», με δάνειο της Εθνικής Τράπεζας και προσωπική εγγύηση ορισμένων συνεταιριστών, αγόρασε οικόπεδο 6.000 τετραγωνικών μέτρων στην περιοχή Βότση για νέο αμαξοστάσιο. Το 1961 έγινε η θεμελίωση του αμαξοστασίου του Φοίνικα, το οποίο παραδόθηκε λίγο αργότερα (1962-1963). Εκεί τοποθετήθηκαν αντλίες καυσίμων και αναλώσιμα προϊόντα. Μετέπειτα, ο αρχικός χώρος επεκτάθηκε για άλλα 6.000 τετραγωνικά μέτρα, με πρόβλεψη για έξοδο κινδύνου, αυτόματα πλυντήρια, χώρο αναμονής και κτίρια συντήρησης. Η επέκταση έγινε από την «Ανώνυμη Εταιρεία Dexion-Hellas» και πλέον αυτό θα ήταν το μεγαλύτερο αμαξοστάσιο των Βαλκανίων.



Στιγμιότυπο από την τελετή θεμελίωσης του αμαξοστασίου του Φοίνικα, 1961 (Αναστασιάδης 1999, 237)

Το 1972, η διόγκωση των αναγκών των λεωφορειούχων, η αύξηση των λεωφορειακών γραμμών και η διαρκής χωροταξική επέκταση της Θεσσαλονίκης οδήγησαν στην αναζήτηση ακινήτου και στη δυτική πλευρά της πόλης. Συγκεκριμένα, με βάση το ΦΕΚ 167/1972, κηρύχθηκε αναγκαστικώς απαλλοτριωτέα έκταση 4.000 τετραγωνικών μέτρων στην περιοχή της Νέας Ευκαρπίας για την κα-

τασκευή νέου αμαξοστασίου, μαζί με συνεργείο και μηχανουργείο. Παράλληλα, οι λεωφορειούχοι, προς εξυπηρέτηση των αναγκών της αστικής συγκοινωνίας, αγόρασαν, με δαπάνες τους, παρακείμενη έκταση 40.737,86 τετραγωνικών μέτρων, στην οποία έκτισαν στεγασμένες εγκαταστάσεις συνεργείων, πλυντηρίου, πρατηρίου υγρών καυσίμων, αποθηκών κ.λπ., συνολικής επιφάνει-



Αρθρωτά λεωφορεία στην αφετηρία τους, τέλη δεκαετίας 1980 (Αναστασιάδης 1999, 226)

ας 8.911 τετραγωνικών μέτρων, δημιουργώντας ένα σύγχρονο αμαξοστάσιο. Επρόκειτο για το αμαξοστάσιο της Σταυρούπολης. Το 2006, μετά την πρώτη επέκταση της αστικής συγκοινωνίας στις περιαστικές περιοχές της πόλης, οι λεωφορειούχοι, προκειμένου να ανταποκριθούν στις ανάγκες του έργου που τους ανατέθηκε, αύξησαν την έκταση του αμαξοστασίου, αγοράζοντας όμορο οικόπε-

δο 1.335,05 τετραγωνικών μέτρων· έτσι, διαμορφώθηκε ένα αμαξοστάσιο συνολικής έκτασης 46.072,91 τετραγωνικών μέτρων. Τόσο αυτό όσο και το αμαξοστάσιο του Φοίνικα είναι μέχρι και σήμερα ιδιοκτησίας του συνεταιρισμού «ΗΡΑΚΛΗΣ» στον Φοίνικα, πάντως, το 50% της έκτασης του σημερινού αμαξοστασίου του ΟΑΣΘ ανήκει στον Δήμο Καλαμαριάς.

Εκτός των ανωτέρω, ο συνεταιρισμός «ΗΡΑΚΛΗΣ» αγόρασε και τις μετοχές της ασφαλιστικής εταιρείας «Ακρόπολις», έναντι 1 εκατ. δραχμών, εξασφαλίζοντας, μεταξύ των άλλων, χαμηλότερα και πιο ευνοϊκά ασφάλιστρα για τα λεωφορεία του Οργανισμού.

Παράλληλα, τα αρχικά «υπηρεσιακά» νυχτερινά δρομολόγια επεκτάθηκαν σε ευρύτερη κλίμακα. Καθορίστηκαν κανονικά δρομολόγια, για την εξυπηρέτηση των ανθρώπων που εργάζονταν τη νύχτα. Η συχνότητα χρήσης της γραμμής από εργαζομένους δημιουργούσε αναμφίβολα μια σχέση οικειότητας μεταξύ τους, αλλά και με τους οδηγούς. Εκτός από αυτούς, όμως, το νυχτερινό λεωφορείο, ιδίως τα Σαββατοκύριακα, χρησιμοποιούνταν και από ανθρώπους που επέστρεφαν από τη νυχτερινή διασκέδαση. Η σχετική μαρτυρία του Σ. Κερασίδη είναι χαρακτηριστική: «Από τον σταθμό έτρεχα να προλάβω της Κάτω Τούμπας το τελευταίο λεωφορείο, του οποίου ήμουν μοναδικός επιβάτης [...]. Από τη στάση της Αγ. Σοφίας ανέβηκε ο τρελο-Λάμπης, πάντα τζαμπατζής αλλά γνωστός σε οδηγούς, εισπράκτορες και ελεγκτές του ΟΑΣΘ, οι οποίοι ποτέ δεν τον ενοχλούσαν ένεκα της γραφικότητός του [...]. Στην Πρ. Νικολάου, μπροστά στον κινηματογράφο Έσπερο, ανέβηκαν ο μπαρμπα-Αφεντούλης και η κονα-Νόπη [...].» (Αναστασιάδης 1999, σελ. 182).

Από το 1976 ο ΟΑΣΘ, παρακολουθώντας τις εξελίξεις στο εξωτερικό, σχεδίαζε την παραγγελία «νεωτάτου τύπου λεωφορείων που έλυσαν το αυτό πρόβλημα σε πολλές μεγαλουπόλεις της Ευρώπης» (*Μακεδονία*, 9/9/1976). Επρόκειτο συγκεκριμένα για τα αρθρωτά λεωφορεία, με

φυσούνα, μήκους 18 μέτρων και χωρητικότητας εκατόν πενήντα θέσεων. Στο πλαίσιο της αγοράς νέων λεωφορείων, σκόπευε να αποκτήσει 65 τέτοια λεωφορεία, απόφαση που εγκρίθηκε από τον υπουργό Συγκοινωνιών. Πράγματι, το 1978 η Θεσσαλονίκη έγινε το πρώτο μέρος της Ελλάδας όπου κυκλοφόρησε αρθρωτό λεωφορείο, χάρη στην αγορά του ΟΑΣΘ. Ήταν μάρκας «Volvo», κόκκινου χρώματος, με τα πρώτα να έχουν κωδικό αριθμό «501». Παρόμοια λεωφορεία θα κυκλοφορούσαν αδιαλείπτως τα επόμενα χρόνια, μέχρι και σήμερα.

Έκτοτε, ο ΟΑΣΘ συνέχισε να εντάσσει στον στόλο του όλο και περισσότερα λεωφορεία τέτοιου τύπου. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο *Πρακτικό του Διοικητικού Συμβουλίου του ΟΑΣΘ* στις 26 Ιουλίου του 1979: «Από πλευράς γενικής εκμεταλλεύσεως των γραμμών του ΟΑΣΘ τα αρθρωτά λεωφορεία εκρίθησαν ως πλέον συμφέροντα, ενώ συγχρόνως με την βελτίωσιν του οδικού δικτύου η δυνατότης χρησιμοποίησέως των συνεχώς διευρύνεται». Εκτός της πρακτικότητάς τους, τα αρθρωτά λεωφορεία έγιναν μέρος της καθημερινότητας των Θεσσαλονικέων. Αξίζει να αναφερθεί εδώ η μαρτυρία του δημοσιογράφου Ηλία Κουτσούκου: «Αγαπώ τις αστικές συγκοινωνίες. Ιδιαίτερα αγαπώ τα μεγάλα κόκκινα αρθρωτά λεωφορεία του ΟΑΣΘ, που αν τύχει και τα δεις από ψηλά μ' ελικόπτερο (όπως έτυχε εγώ) μοιάζουν με τεράστιες κάμπιες που τρέχουν πάνω στους γκρίζους δρόμους» (Αναστασιάδης 1999, σελ. 188). Τα αρθρωτά λεωφορεία αποτελούν και σήμερα μεγάλο κομμάτι του στόλου του Οργανισμού, καθώς εξυπηρετούν τις λεωφορειακές γραμμές με την περισσότερη κίνηση.

ΜΕΧΡΙ ΤΟΝ ΙΟΥΛΙΟ Η ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΤΟΥ Ο.Α.Σ.Θ.

ΘΑ ΠΑΡΑΛΗΦΘΟΥΝ 103 ΝΕΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

Θά αρχίσει από τόν έρχόμενο Φεβρουάριο ή επέκταση τής αστικής συγκοινωνίας Θεσσαλονίκης σε πολλά προάστια τής περιοχής. Η επέκταση αυτή θά ολοκληρωθεί τόν έρχόμενο Ιούλιο. Μέχρι τότε, ο ΟΑΣΘ θά έχει προμηθευθεί 103 ακόμη λεωφορεία, από τά όποια τά 63 θά είναι «άρθρωτά» τών 180 θέσεων και τά άλλα 40 όχηματα υπερμεζονος τύπου τών 100 θέσεων. Τά πρώτα δέκα από τά λεωφορεία αυτά θά παραληφθούν έντός τών ήμερών.

Σύμφωνα μέ τό πρόγραμμα του ΟΑΣΘ, που έγκρίθηκε και από τή νομαρχία Θεσσαλονίκης, μέχρι τόν Ιούλιο, θά καθιερωθούν σταδιακά οι έξης νέες αστικές γραμμές:

1. Σχολές ΚΑΤΕΕ και Εύκαρπία μέ 13 λεωφορεία.
2. Νέα Μαγνησία, βιομηχανική περιοχή και Σίνδος, μέ 19 λεωφορεία.
3. Καλοχώρι, Ωραιόκαστρο, Γεωργική Σχολή, Θέρμη και Τριάδι μέ 15 λεωφορεία.
4. Περσία, Νέοι Επιθάτες, Αγία Τριάδα, Μηχανιώνα, και Αγγελοχώρι, μέ 23 λεωφορεία.
5. Επανομή και Πανόραμα, μέ 15 λεωφορεία.
6. Ασβεστοχώρι, Εξοχή, Χορτιάτης και Φίλυρο, μέ 18 λεωφορεία.

Εκτός από τα αρθρωτά λεωφορεία, στα τέλη της δεκαετίας του 1970 ο ΟΑΣΘ παρήγγειλε και στέγαστρα από αλουμίνιο, που θα εγκαθίσταντο στις αφετηρίες και στα τέρματα των γραμμών, αλλά και σε όλες τις στάσεις των λεωφορείων. Σε πεζοδρόμια μικρού πλάτους θα τοποθετούνταν μικρά στέγαστρα, ενώ σε μεγαλύτερα πεζοδρόμια, στέγαστρα καλυμμένα με ειδικό κρύσταλλο, για προστασία των επιβατών από τυχόν δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

Νέες επεκτάσεις μετά το 1979

Η ευνοϊκή νομοθετική ρύθμιση του Νόμου 866/1979, που επικυρώθηκε με το Προεδρικό Διάταγμα 505/1979, ανανέωσε την αποκλειστική διαχείριση των συγκοινωνιών της συμπρωτεύουσας από τον ΟΑΣΘ· η δε παράλληλη αφαίρεση δρομολογίων από το ΚΤΕΛ είχε ως αποτέλεσμα ο ΟΑΣΘ να επεκταθεί σε νέες περιοχές εκτός του αστικού ιστού. Πρόκειται για ένα σχέδιο που συζητούνταν ήδη τα προηγούμενα χρόνια και προέβλεπε την επέκταση των αστικών συγκοινωνιών στις ανατολικές ακτές της πόλης, αλλά και στις διαμορφωμένες βιομηχανικές ζώνες εκτός του Κέντρου. Παράλληλα, την περίοδο εκείνη είχαν μόλις καταργηθεί και τα μικρά караβάκια που συνέδεαν τη Θεσσαλονίκη με τα παραθαλάσσια θέρετρα στα ανατολικά του Θερμαϊκού κόλπου.

Δημοσίευμα της εφημερίδας *Μακεδονία* στις 9/1/1980 σχετικά με την επέκταση των γραμμών του ΟΑΣΘ

Στο νέο αυτό πλαίσιο, δημιουργήθηκαν νέες λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΘ, που ένωναν τη Θεσσαλονίκη με νέα κέντρα ενδιαφέροντος. Ο ΟΑΣΘ επεκτάθηκε πλέον στη Γεωργική Σχολή, στο Τριάδι και στη Θέρμη, στους παραθαλάσσιους οικισμούς στα ανατολικά της πόλης (Μηχανιώνα, Επανομή, Περαιά, Νέοι Επιβάτες), στο Πανόραμα, στο Ασβεστοχώρι, στη Νέα Ευκαρπία, στο Ωραιόκαστρο, στο Καλοχώρι, αλλά και στη Σίνδο, όπου είχε αρχίσει η λειτουργία της Βιομηχανικής Περιοχής, καθώς και του «Κέντρου Ανωτέρας Τεχνικής και Επαγγελματικής Εκπαίδευσης» (ΚΑΤΕΕ), προδρόμου του ΤΕΙ της Σίνδου.

Η επέκταση του ΟΑΣΘ στα ανατολικά παράλια του Θερμαϊκού κόλπου έδωσε στους Θεσσαλονικείς τη δυνατότητα για γρήγορη και εύκολη πρόσβαση στις παραλίες της περιοχής, όπου μπορούσαν να απολαύσουν τα μπάνια τους κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Πλήθος κατοίκων της πόλης περίμεναν να στοιβαχθούν στα λεωφορεία με προορισμό την Περαιά, τους Νέους Επιβάτες και την Αγία Τριάδα. Γλαφυρή είναι η μαρτυρία του Σ. Παπαδημητρίου: «Κατακαλόκαιρο στο λεωφορείο Μηχανιώνας, κάψα και μέσα, μ' όλα τα παράθυρα ορθάνοικτα. Μύριζε θάλασσα. Κολημένη αρμύρα στα νεανικά κορμιά που γυρνούν απ' τα μπάνια. Όρθιος και λιωμένος απ' τη ζέστη και το αποχαυνωτικό κλίμα που επέβαλαν οι επιβάτες» (Αναστασιάδης 1999, σελ. 196).

Λεωφορείο στην Άνω Πόλη, δεκαετία 1980
(Αναστασιάδης 1999, 215)



Το 1985, οι λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΘ είχαν ανέλθει πλέον σε πενήντα δύο. Υπολογίζεται δε ότι το 1999 ο ΟΑΣΘ διέθετε στόλο 488 λεωφορείων. Τα 285 ήταν απλά και τα 203 αρθρωτά, με συνολική χωρητικότητα εξήντα χιλιάδες περίπου θέσεις ωστόσο, από αυτά μόνο τα 403 ήταν εν κινήσει. Οι μετοχές έφτασαν στο σύνολο τις 346, κατανεμημένες σε 1.780 μετόχους.

Μετά τη νομοθετική ρύθμιση του 2001 και τη συμπληρωματική συμφωνία του 2003, ο ΟΑΣΘ επεκτάθηκε περαιτέρω στο πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης, καλύπτοντας και δεκαπέντε περιφερειακούς δήμους της συμπρωτεύουσας. Πλέον, μπορούσε να εξυπηρετήσει κατοίκους της Χαλάστρας, των Μαλαγάρων, του Αγίου Αθανασίου, της Χαλκηδόνας, των Κουφαλιών, της Μυγδονίας, του Λαγκαδά, της Ασσήρου, της Κορώνειας, των Βασιλικών, της Καρδίας, του Νέου Ρυσίου και του Τριλόφου, φτάνοντας μέχρι τις «εσχατιές» του νομού. Έτσι, ιδρύθηκαν δώδεκα νέες λεωφορειακές γραμμές και προστέθηκαν 48 επιπλέον λεωφορεία στον ΟΑΣΘ. Με τη νέα αυτή συμφωνία, από το ΚΤΕΛ αφαιρέθηκαν εκ νέου περιοχές δράσης, αλλά και δρομολόγια. Ως αντάλλαγμα, δόθηκαν στην «ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης ΑΕ» είκοσι έξι μετοχές του ΟΑΣΘ και μεταφέρθηκε προσωπικό (δικασία περίπου άτομα) από το ΚΤΕΛ στον ΟΑΣΘ.

Βάσει της συμφωνίας του 2008, ο ΟΑΣΘ προέβη στην περαιτέρω αύξηση του στόλου του με 64 λεωφορεία. Έτσι, το 2009 ο Οργανισμός είχε στο σύνολο 603 θερμικά λεωφορεία, εκ των οποίων τα 335 ήταν κανονικά (εκατό θέσεων), τα 245 αρθρωτά (εκατόν εξήντα θέσεων) και τα 22 μι-

κρά (σαράντα πέντε θέσεων). Από αυτά, τα 528 λεωφορεία ήταν σε λειτουργία. Οι ακέραιες μετοχές ανέρχονταν πλέον σε 415: οι 346 ήταν κατανεμημένες σε 1.900 μικρομετόχους αυτοκινητιστές, 26 κατείχε το ΚΤΕΛ, 22 ο Συνεταιρισμός Εργαζομένων ΟΑΣΘ και 21 το νομικό πρόσωπο ΟΑΣΘ.

Το 2010, μετά τη νέα οικονομική συμφωνία, ο ΟΑΣΘ επεκτάθηκε περαιτέρω στην περιοχή του Επαρχείου Λαγκαδά. Πλέον λειτουργούσαν εβδομήντα τρεις γραμμές, καλύπτοντας μια ακτίνα 50 χιλιομέτρων, ενώ αγοράστηκαν άλλα 18 λεωφορεία. Παράλληλα, μέρος των εργαζομένων στο ΚΤΕΛ μεταφέρθηκε στον ΟΑΣΘ. Οι μετοχές, μετά την αύξηση των γραμμών και του αριθμού λεωφορείων, έγιναν 424. Στον Λαγκαδά λειτουργούσε πλέον σταθμός μετεπιβίβασης, τον οποίο χρησιμοποιούσε και το ΚΤΕΛ για την κάλυψη περιοχών εκτός της δικαιοδοσίας του ΟΑΣΘ, στα βόρεια και βορειοανατολικά του νομού. Το κόστος μετακίνησης ήταν πλέον σημαντικά χαμηλότερο.

Από τη δεκαετία του 1980, οι αφετηρίες του ΚΤΕΛ και του ΟΑΣΘ έφυγαν από το κέντρο της πόλης και μεταφέρθηκαν περιφερειακά, προκειμένου να αντιμετωπιστεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα και να βελτιωθεί η εικόνα της πόλης. Στο πλαίσιο αυτό, καταργήθηκε ο κεντρικός σταθμός του ΟΑΣΘ στην Πλατεία Δικαστηρίων, με σκοπό να επεκταθεί ο χώρος πρασίνου και να αναδειχθεί ο σημαντικός αρχαιολογικός χώρος της Ρωμαϊκής Αγοράς. Έτσι, δημιουργήθηκαν οι μεγάλοι σταθμοί μετεπιβίβασης στις άκρες της πόλης. Το 2010, τέτοιοι σταθμοί ήταν τα ΚΤΕΛ Μακεδονίας, ο Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός, το ΙΚΕΑ, η Σταυρούπολη και η Διασταύ-



Λεωφορείο Mercedes-Benz Citaro, 2007 (φωτ. Γ. Κόλλιας)

ρωση Χορτιάτη. Το «πέταλο» της Πλατείας Αριστοτέλους, τερματικός σταθμός πολλών λεωφορείων από τις δυτικές συνοικίες, αποτελούσε τη συμβολική ένωση των δυτικών και των ανατολικών συνοικιών, στο κεντρικότερο σημείο της πόλης.

Ο «κρατικός» ΟΑΣΘ

Μετά το 2017 και την κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ, ο Οργανισμός εντάχθηκε σε καθεστώς εκκαθάρισης. Ο αριθμός των λεωφορείων ελαττώθηκε σημαντικά (αναφέρεται ότι το 2019 κυκλοφορούσαν μόλις 213 λεωφο-



Εισπράκτορας και επιβάτες λεωφορείου του ΟΑΣΘ, τέλη δεκαετίας 1970 (Αναστασιάδης 1999, 212)

ρεία), ήταν δε σε κακή κατάσταση πλέον, καθώς είχε ξεπεραστεί κατά πολύ ο χρονικός κύκλος των δώδεκα ετών που προβλέπεται για αλλαγή των οχημάτων. Μέσα σε όλα, και η επιβατική κίνηση είχε καμφθεί αισθητά. Η δυσπιστία των πολιτών ήταν έκδηλη λόγω των μεγάλων καθυστερήσεων, των γεμάτων λεωφορείων ή ακόμη και των συχνών βλαβών που εμφανίζονταν σε εν κινήσει λεωφορεία.

Οι διοικήσεις του ΟΑΣΘ στο νέο ιδιοκτησιακό πλαίσιο έθεσαν ως στόχο την ενίσχυση του στόλου και τη βελτίωση της παρεχόμενης υπηρεσίας. Από το 2017 ξεκίνησαν επισκευές πολλών λεωφορείων από την «Ελληνική Βιομηχανία Οχημάτων» (ΕΛΒΟ), πρακτική που είχε παγώσει για χρόνια, με στόχο τη σταδιακή επισκευή λεωφορείων που ήταν ακινητοποιημένα, ώστε να επανέλθουν στους δρόμους.

Επιπλέον, μέσω του Νόμου 4640/2019, που έδινε για πρώτη φορά τη δυνατότητα χρηματοδοτικής μίσθωσης (leasing) μεταχειρισμένων οχημάτων, τον Οκτώβριο του 2020 ο Οργανισμός απέκτησε κατ' αυτόν τον τρόπο 180 νέα λεωφορεία. Εκτός από αυτά, 49 λεωφορεία δώρισε ο Δήμος. Συνολικά, λειτουργούσαν 500 λεωφορεία τότε στην πόλη. Στα επόμενα χρόνια έγινε σταδιακά και η αντικατάσταση παλαιότερων λεωφορειών, κυρίως μέσω leasing.

Από τα τέλη του 2023 και εξής, διαρκής είναι τόσο η πρόσληψη νέων οδηγών όσο και η απόκτηση νέων λεωφορειών. Για τη συνεχή δε επιμόρφωση και εκπαίδευση των εργαζομένων του Οργανισμού, ιδρύθηκε και η «ΟΑΣΘ Academy», με στόχο τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Η διοίκηση του Οργανισμού μεριμνά, επίσης, για την πάταξη της εισιτηριοδιαφυγής. Συστηματοποίησε τους αιφνίδιους ελέγχους από τους ελεγκτές και, επιπλέον, καθιέρωσε την επιβίβαση μόνο από την μπροστινή πόρτα, ώστε οι επιβάτες να ελέγχονται κατά την επιβίβασή τους από τον οδηγό. Το 2022 εκδόθηκαν εισιτήρια με περισσότερα χαρακτηριστικά ασφαλείας συγκεκριμένα, είχαν πλέον QR κωδικό για σάρωση, ώστε να ελέγχεται η γνησιότητά τους. Για το θέμα της εισιτηριοδιαφυγής και της σωστής χρήσης της αστικής συγκοινωνίας, ο ΟΑΣΘ έκανε και διαφημιστικό σποτ, με τη συμμετοχή πέντε διάσημων αθλητών από ομάδες της πόλης ή με καταγωγή από τη Θεσσαλονίκη. Μεταξύ των συμμετεχόντων ήταν και ο Θεσσαλονικίος χρυσός ολυμπιονίκης της ενόργανης γυμναστικής Ιωάννης Μελισσανίδης, ο πατέρας του οποίου εργαζόταν στον ΟΑΣΘ.

Τα εισιτήρια

Ευθύς εξαρχής, η παροχή των υπηρεσιών του ΟΑΣΘ γινόταν με την πληρωμή κομίστρου εκ μέρους των πολιτών. Η τιμή του κομίστρου όφειλε να καλύπτει τα λειτουργικά έξοδα του Οργανισμού, ενώ προβλεπόταν αύξηση σε περίπτωση ελλειμματικού προϋπολογισμού. Εκτός από τα κανονικά εισιτήρια, υπήρχαν και μειωμένα, για τους μαθητές, τους σπουδαστές και τους στρατιωτικούς. Αρχικά, δεν υπήρχε ενιαίο εισιτήριο· η πόλη χωριζόταν σε ζώνες, στις οποίες αντιστοιχούσαν διαφορετικές τιμές. Στα νυχτερινά δρομολόγια, από τις 00.00 έως τη λήξη της εσπερινής δρομολόγησης, υπήρχε μικρή προσαύξηση στο εισιτήριο, ίση με το μισό του αντίστοιχου κανονικού εισιτηρίου. Επίσης, από την έναρξη των δρομολογίων μέχρι τις 8.00 π.μ. η μετακίνηση γινόταν δωρεάν, μέτρο που καταργήθηκε το 1990. Τα διάφορα αυτά εισιτήρια είχαν ξεχωριστό χρώμα το καθένα και εκδίδονταν εντός του λεωφορείου, από τον/την εισπράκτορα που ήταν στην τελευταία πόρτα. Με την επίσημη κατάργηση των εισπρακτόρων την 1η Ιανουαρίου του 2002, εμφανίστηκαν τα προτυπωμένα εισιτήρια, ενώ προσφέρθηκε και η δυνατότητα αγοράς εισιτηρίων εντός των λεωφορειών, με την τοποθέτηση εκδοτικών μηχανημάτων που δέχονταν κέρματα. Σχετικά με τις κάρτες πολλαπλών διαδρομών, μόλις το 1987 ξεκίνησε η κυκλοφορία τους και αρχικά εκδίδονταν μόνο μηνιαίες.

Το 1965 η τιμή του κανονικού εισιτηρίου ήταν γύρω στη 1,5 δραχμή, ενώ το 1975 έφτασε τις 4 δραχμές. Στις επόμενες δεκαετίες η τιμή των εισιτηρίων αυξανόταν διαρκώς: το 1985 το κανονικό εισιτήριο κόστιζε 30 δραχμές,

Κατά 50 λεπτά Αυξάνονται από σήμερα τὰ εισιτήρια του ΟΑΣΘ Καί όλων των υπεραστικών γραμμών

*Ανεκοινώθη ότι, κατόπιν της προσφάτου σχετικής απόφασης του υπουργού μεταφορών και επικοινωνιών, από σήμερα αυξάνονται κατά 50 λεπτά οι τιμές των εισιτηρίων του ΟΑΣΘ και κατά 12% οι τιμές των εισιτηρίων, διά τα λεωφορεία των ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης. Οι τιμές των εισιτηρίων του ΟΑΣΘ αυξάνονται ως εξής: Από 4 δραχ. εις 4,50, από 3,50 δραχ. εις 4 και από 2 δραχ. εις 2,50 δραχμ.

ΕΙΣ ΟΛΗΝ ΤΗΝ ΧΩΡΑΝ

ΑΘΗΝΑΙ, 20.— Από αύριον (σήμερα) εφαρμόζεται η αύξηση εις τὰ εισιτήρια των αστικών και υπεραστικών γραμμών επαρχιακών ΚΤΕΛ και των γραμμών του οργανισμού αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. Τα εισιτήρια των υπεραστικών γραμμών αυξάνονται κατά 12%, των αστικών γραμμών των ΚΤΕΛ κατά 14% και των γραμμών του ΟΑΣΘ κατά 50 λεπτά.

ενώ το 1998 από 75, που ήταν η τότε ισχύουσα τιμή, ανέβηκε στις 100 δραχμές. Το 2002 το εισιτήριο κόστιζε 0,44 ευρώ (150 δραχμές). Το 2005 καθιερώθηκε ενιαίο εισιτήριο, στην τιμή των 0,5 ευρώ, κι έτσι καταργήθηκαν οι μέχρι τότε αστικές τιμολογιακές ζώνες. Στα επόμενα χρόνια η τιμή των εισιτηρίων συνέχισε την αυξητική πορεία, ξεπερνώντας και το 1 ευρώ. Ωστόσο, από το 2017 και εξής η τιμή τους μειώνεται σταθερά.

Έργο εν εξελίξει...

Από την ίδρυσή του, ο ΟΑΣΘ κλήθηκε να φέρει εις πέρας το έργο της κάλυψης των αστικών μεταφορών της Θεσσαλονίκης. Τα όρια της κάλυψης αυξάνονται διαρκώς, με την έναρξη νέων ή την τροποποίηση υπαρχόντων γραμμών. Η διαδικασία αυτή είναι δυναμική· τίθεται συνεχώς σε διαπραγματεύση και ακολουθεί τις εξελίξεις που αφορούν τη χωροταξική οργάνωση της πόλης, τις ανάγκες των πολιτών και την εμφάνιση νέων κέντρων ενδιαφέροντος. Για παράδειγμα, λόγω του κυκλοφοριακού προβλήματος στην Τριανδρία, αποφασίστηκε, τον Απρίλιο του 1987, κατόπιν αίτησης των κατοίκων, η μεταφορά της αφετηρίας σε άλλο σημείο.

Στην εξέλιξη των συγκοινωνιακών υπηρεσιών έχουν συμβάλει και οι ακατάπαυστες προσπάθειες των ίδιων των κοινοτήτων να ενταχθούν στο δίκτυο του ΟΑΣΘ, για πιο άμεση, γρήγορη και οικονομική σύνδεση με το κέντρο

Δημοσίευμα της εφημερίδας *Μακεδονία* στις 21/6/1975 σχετικά με την αύξηση της τιμής των εισιτηρίων του ΟΑΣΘ



Λεωφορείο κατασκευής ΕΛΒΟ, 2019

της Θεσσαλονίκης. Σε συζήτηση της Βουλής, στις 10 Δεκεμβρίου του 1965, ο βουλευτής Β΄ Θεσσαλονίκης με την ΕΔΑ Αναστάσιος Τσιάρας έθεσε το θέμα της σύνδεσης του Λαγκαδά με τη Θεσσαλονίκη. Επικαλέστηκε αφενός μεν τη διαμονή πολλών εργατών στην κωμόπολη αυτή, αφετέρου δε την εμπορική και οικονομική της σημασία, λόγω των λουτρών, και υπογράμμισε ότι «έχει μεγάλη εξέλιξη, επομένως, περισσότερο παντός άλλου έχει ανάγκη πυκνοτάτης αστικής συγκοινωνίας» (*Εφημερίδα των Συζητήσεων της Βουλής*, Συνεδρίασις 14η, 10 Δεκεμβρίου 1965, σελ. 254). Σχετικό παράδειγμα μαρτυρείται και για τον Τρίλοφο. Σε μια καταγραφή των προβλημάτων της κοινότητας που επιχείρησε η εφημερίδα *Θεσσαλονίκη*, στο φύλλο της 30ής Ιουνίου του 1998, αναδεί-

χθηκε το γεγονός πως η εξυπηρέτηση της περιοχής γινόταν ακόμα με υπεραστικά λεωφορεία. Η έλευση του ΟΑΣΘ θα ήταν μια καλή λύση για πιο ευχερή επικοινωνία με την πόλη της Θεσσαλονίκης, ωστόσο «η κατάσταση δεν μπορεί να αλλάξει πριν από το 2000, οπότε θα αλλάξει η σύμβαση του ΟΑΣΘ με το Ελληνικό Δημόσιο» (Ζέρβα 1998). Από το απόσπασμα αυτό φαίνεται η προσπάθεια –και ίσως η ανυπομονησία– της περιφέρειας να έρθει πιο κοντά στην πόλη μέσω του ΟΑΣΘ. Στο ίδιο μήκος κύματος, λίγα χρόνια νωρίτερα, η εφημερίδα *Δρυμός*, ενός χωριού βόρεια της πόλης σε απόσταση 20 χιλιομέτρων, μιλούσε για «ευκαιρία» σύνδεσης με τον ΟΑΣΘ που «χάθηκε από την αδράνεια των τότε κοινοταρχών».



OASTH buses on Vardaris Square, 1970s (Αναστασιάδης 1999, 210-211)

Chapter 3

DEVELOPMENT IN A CONTINUOUSLY EXPANDING CITY

The early years

According to Law 3721/ 1957, OASTH had the exclusive right to provide urban transport services in Thessaloniki within a 10-kilometre radius of the White Tower, in exchange for a fare. Initially, it had 29 bus lines connecting the western and eastern districts with the centre. Areas such as Themi, Michaniona, Epanomi, and Panorama were still served by the KTEL (then 39th KTEL) of Thessaloniki, regardless of whether they were within the 10-kilometre radius. At that time, these areas were regarded as suburban.

The creation of a single urban bus organisation brought to the fore the need to improve the road network of Thessaloniki, which was largely in a rudimentary state. To this end, a programme was implemented to widen the major roads in the city centre, while making some of them one-way (a typical example being Tsimiski Street), and the later introduction of bus lanes on the right-hand side of the road. There were bus terminals at various points in the city centre (Venizelou, Dragoumi, etc.), in Dikastirion Square, but the central bus station was located in the city centre until the end of the 1980s, when it was abolished, along with the introduction of large transfer stations on the outskirts of the city.

There was an immediate need to acquire land for the offices of the organisation, as well as for a depot and repair garage for its buses, which had already been renewed in the early 1960s. The land was purchased from the Thessaloniki Motorists' Supply Cooperative HERACLES LLC on 132 (now 90) Papanastasiou Street. The organisation's offices and first depot were built on this plot, but soon it was necessary to move the depot to another



OASTH staff and buses on Dikastirion Square, 1960s (Αναστασιάδης 1999, 185)

location, which was done shortly afterwards with the construction of the Phoinikas depot (1962-1963). Shortly afterwards, this depot was further expanded, while a decade later the Stavroupoli depot was built to the west of the city (1972). The organisation's offices remain to this day on 90 Papanastasiou Street,

though not in the original building but in the Civitas commercial building, again owned by the HERACLES cooperative.

In 1978, OASTH became the first organisation in Greece to acquire articulated buses, with a length of 18 metres and a capacity of 150 seats. Since then, these



A bus on Eleftherias Square-Chilia Dendra line next to the city walls, 1960s (Αναστασιάδης 1999, 197)

buses have constituted a major part of the fleet, especially on the busiest routes. At the same time, during these years, OASTH established night routes to transport workers and people going out for entertainment, while also installing canopies at the starting and ending points of routes, as well as at stops along the routes.

Post-1979 expansions

With Law 866/1979, the second legislative regulation concerning OASTH, the organisation expanded its area of operation at the expense of the Thessaloniki Inter-city Bus Service, while the small boats connecting the city with the eastern coast had already been abolished.



An OASTH bus at the "Macedonia" Airport stop, 1990s (Αναστασιάδης 1999, 239)

Thus, new bus lines were created connecting Thessaloniki with Panorama, Asvestochori, Michaniona, Triadi, Thermi, Oreokastro, and Sindos. Consequently, the OASTH would now provide transportation to educational institutions (Agricultural School, KATEE), industrial areas (Sindos Industrial Area), and the beaches to

the east (Peraia, Epanomi, Agia Triada). The number of bus lines and the fleet increased.

With the new legislative regulations of 2001 and 2003, OASTH expanded to an additional 15 municipalities in Thessaloniki, and is now able to serve residents of Chalastra, Malgara, Chalkidona, Agios Athanasios, Vasilika,

Kardia, Trilofa, etc. New bus routes were established, new buses were added, and KTEL employees were given the opportunity to join OASTH.

In the years following the 2008 agreement, OASTH further increased its fleet and area of operation, expanding into the Langadas region. In 2009, the organisation owned 603 buses (335 with 100 seats, 245 articulated buses with 160 seats and 22 small buses with 45 seats), of which 528 were in operation. In 2010, 73 bus lines were operating within a 50-kilometre radius.

In addition to the continuous increase in bus routes and the number of buses, the concept of interchanging was introduced in the 1990s. Specifically, the central station at Dikastirion Square in the city centre was abolished, with the creation of large transfer stations around the centre (Macedonia KTEL, new railway station, IKEA, Stavroupoli, Chortiatis, Langadas), while at the same time promoting the archaeological site of the Roman agora.

The public OASTH

With the new ownership status established by the 2017 legislative framework on nationalisation, OASTH entered liquidation. The continuous reduction of the fleet in previous years, together with the decline in passenger numbers, were issues to be resolved in the post-2017 reality. Specifically, an effort was made to repair decommissioned buses, while in 2019 OASTH started collaborating with the KTEL bus companies of Thessaloniki, Serres, Kilkis, and Chalkidiki to operate routes

in remote areas, following OASTH's pricing policy. The number of routes operated by KTEL has been steadily increasing in recent years and continues to do so today. At the same time, the organisation began to acquire buses through leasing under Law 4640/2019, as well as through donations from KTEL and the Municipality of Thessaloniki.

Significant efforts are being made to increase the fleet and staff, along with the associated training, through the OASTH Academy. Measures are also being taken to protect bus lanes and ensure the smooth running of city buses by installing delineator and combating fare evasion.

Tickets

From the outset, tickets represented the fare that passengers would pay for the service provided by OASTH city buses, either at the standard rate or at a reduced rate (in specific cases). Initially, there were different ticket zones depending on the area, and tickets were issued accordingly by the conductor on the bus. With the abolition of the latter in 2002, pre-printed tickets appeared, with the option of printing tickets inside city buses. Also, from the late 1980s, monthly unlimited travel cards began to be issued. From the start of OASTH operations until 1990, travel was free until 8:00 am, while night routes had a small surcharge. Ticket prices rose steadily over the years, but since 2017, they have been falling continuously.

Κεφάλαιο 4

ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ



Chapter 4

INNOVATION AND SOCIAL RESPONSIBILITY



Αρθρωτό λεωφορείο Mercedes-Benz Citaro G στον Λευκό Πύργο, 2022

Κεφάλαιο 4

ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ

Το σύγχρονο πρόσωπο του ΟΑΣΘ

Καθ' όλη την πορεία του στον χρόνο, ο ΟΑΣΘ ακολουθούσε τις επιταγές της εκάστοτε εποχής, με μόνο γνώμονα την πρόοδο και την καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών της Θεσσαλονίκης. Ο ΟΑΣΘ είναι ένας ζων οργανισμός της πόλης, που αφουγκράζεται τις ανάγκες των Θεσσαλονικέων και προσαρμόζεται στη μεταβαλλόμενη κοινωνική πραγματικότητα. Μάλιστα, σε πολλές περιπτώσεις κατά τη διάρκεια της ιστορίας του, ο Οργανισμός εισήγαγε στην Ελλάδα καινοτομίες από το εξωτερικό, πρωτοπορώντας σε πανελλαδικό επίπεδο.

Από την αρχή ο Οργανισμός στελέχωσε με γυναίκες θέσεις του εργατικού προσωπικού και, μάλιστα, ήταν ο πρώτος οργανισμός μεταφορών που απασχόλησε γυναίκα ως εισπράκτορα. Αναφέρει η εφημερίδα *Αυτοκινητιστικός Τύπος* στις 20 Ιανουαρίου του 1960:

«Την Πρωτοχρονιά το επιβατικόν κοινόν της πόλεώς μας αντίκρισεν ένα πρωτότυπον φαινόμενον επί των λεωφορείων. Χαριτωμένες εισπρακτόρισσες ηργάζοντο εις αυτά [...]. Αι προσληφθείσαι είναι ηλικίας 20-22 ετών απόφοιτοι Γυμνασίου και αι περισσότεραι γλωσσομαθείς».

Επίσης, τον Ιανουάριο του 1976 ο ΟΑΣΘ έγινε ο πρώτος οργανισμός μεταφορών που προσέλαβε γυναίκα οδηγό στα λεωφορεία του. Η πρώτη γυναίκα στο Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΑΣΘ ήταν η Αγγελική Γρηγοριάδου, η οποία εξελέγη μέλος της διοίκησης το 1987.



Πινακίδα τηλεματικής του ΟΑΣΘ, 2019 (φωτ. Intime News/ Γ. Παπανίκος)

Από τα τέλη της δεκαετίας του 1980, ο ΟΑΣΘ είχε αρχίσει να προμηθεύεται ηλεκτρονικούς υπολογιστές, για βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών του· μάλιστα, έδινε τη δυνατότητα σε σπουδαστές πληροφορικής του πανεπιστημίου να κάνουν στα γραφεία του Οργανισμού την πρακτική τους άσκηση.

Εν τω μεταξύ, ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1970, είχαν τοποθετηθεί σε ορισμένες λεωφορειακές γραμμές μηχανήματα έκδοσης εισιτηρίου δώδεκα διαδρομών, υπο-

καθιστώντας ουσιαστικά τους εισπράκτορες. Η θέση του εισπράκτορα που βρισκόταν μονίμως εντός του λεωφορείων για την έκδοση εισιτηρίων, αλλά και για την αναγγελία των στάσεων, καταργήθηκε οριστικά το 2002. Πλέον, κυκλοφορούσαν μόνο προτυπωμένα εισιτήρια, ενώ η επαφή του οδηγού με τις πίσω πόρτες των λεωφορείων εξασφαλιζόταν με την τοποθέτηση κάμερας σε κάθε μία πόρτα. Παράλληλα, εγκαταστάθηκαν εντός των λεωφορείων μηχανήματα για την ακύρωση των προτυπωμένων εισιτηρίων, έκαναν δε την εμφάνισή τους και τα ειδικά μηχανήματα έκδοσης εισιτηρίου. Αυτά βρίσκονταν σε εξωτερικούς χώρους (σταθμούς μετεπιβίβασης, αφετηρίες και τέρματα λεωφορειακών γραμμών, αεροδρόμιο), κατ' εξαίρεση όμως και εντός οχημάτων, στη γραμμή του αεροδρομίου, αλλά και σε περιφερειακές γραμμές όπου η εξεύρεση προτυπωμένου εισιτηρίου ήταν πιο δύσκολη. Σταδιακά, τα εκδοτικά μηχανήματα εντάχθηκαν σε όλα τα λεωφορεία του Οργανισμού, με αποτέλεσμα να μειωθεί κατά πολύ η καθυστέρηση που παρατηρούνταν όταν τα εισιτήρια για όλους τους επιβάτες τα έκοβε ο εισπράκτορας.

Καινοτόμος ήταν ο ΟΑΣΘ και στον τομέα της πληροφόρησης του επιβατικού κοινού, καθώς έγινε ο πρώτος οργανισμός μεταφορών στη χώρα που εγκατέστησε σύστημα τηλεματικής, το 2003. Συγκεκριμένα, αφότου το λεωφορείο είχε απομακρυνθεί 20 μέτρα από τη στάση, γινόταν αναγγελία της επόμενης, αναγγελία ακουστική, όσο και οπτική, μέσω της «τηλεματικής έξυπνης πινακίδας λεωφορείων». Παράλληλα, σύστημα τηλεματικής εγκαταστάθηκε και σε πολλές στάσεις αναμονής επιβα-



Μικρά λεωφορεία του ΟΑΣΘ για άτομα με ειδικές ανάγκες στο αμαξοστάσιο, 2022 (φωτ. Intime News/ Κ. Παπαδόπουλος)

τών· το 2010, το σύστημα αυτό είχε εγκατασταθεί σε διακόσιες περίπου στάσεις.

Το επιβατικό κοινό μπορεί πια να αντλήσει πληροφορίες για την άφιξη των λεωφορειακών γραμμών στις στάσεις και περισσότερα στοιχεία για την κάθε γραμμή μέσω της ιστοσελίδας του ΟΑΣΘ, αλλά και του ΟΣΕΘ. Υπάρχει επίσης δυνατότητα φωνητικής κλήσης στο τηλεφωνικό κέν-

τρο του ΟΑΣΘ, χωρίς χρέωση, με πληκτρολόγηση απλώς του ιδιαίτερου κωδικού της στάσης. Πρόσφατα, η ενημέρωση του επιβατικού κοινού κατέστη ακόμη πιο εύκολη και εύχρηστη, χάρη στην ένταξη του ΟΑΣΘ στην εφαρμογή Google Maps. Μάλιστα, στο 7ο Ετήσιο Διεθνές Συνέδριο με θέμα «Ηλεκτρονικό κόμιστρο και πληροφόρηση του επιβατικού κοινού», που διεξήχθη στο Λονδίνο τον Ια-

νουάριο του 2016, ο ΟΑΣΘ είχε υποβάλει υποψηφιότητα για το βραβείο «πληροφόρησης του επιβατικού κοινού σε πραγματικό χρόνο» και έλαβε το πρώτο βραβείο!

Από το 2005 ο ΟΑΣΘ ενέταξε στον στόλο του δύο μικρά λεωφορεία που εξυπηρετούν δωρεάν, χωρίς πληρωμή κομίστρου, άτομα με ειδικές ανάγκες. Η εξυπηρέτηση γίνεται πόρτα-πόρτα, κατόπιν τηλεφωνήματος στον Οργανισμό. Η υπηρεσία αυτή λειτουργεί κάθε μέρα, από τη Δευτέρα έως την Κυριακή, από τις 6.30 έως τις 22.00. Μέσα στα λεωφορεία υπάρχει, εκτός από τον οδηγό, και συνοδός, ο οποίος μεριμνά για την ασφαλή επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών, αλλά και για την άνετη μετακίνησή τους. Αξίζει να αναφερθεί η περίπτωση φοιτήτριας με ειδικές ανάγκες, η οποία μεταφερόταν από την Περαιά, όπου έμενε, στο ΤΕΙ της Σίνδου, όπου σπούδαζε, σε σχεδόν καθημερινή βάση, με τα ειδικά λεωφορεία του ΟΑΣΘ. Τη συγκεκριμένη υπηρεσία χρησιμοποιούν σήμερα περισσότεροι από οκτακόσιοι πολίτες της Θεσσαλονίκης. Τα ειδικά αυτά λεωφορεία έχουν πραγματοποιήσει στην τρέχουσα εικοσαετία πάνω από 150.000 μετακινήσεις. Ο ΟΑΣΘ διαθέτει πλέον τρία λεωφορεία αυτού του τύπου, συν ένα εφεδρικό.

Το 2023, σε τριάντα πέντε κεντρικές στάσεις τοποθετήθηκε σύστημα ηχητικής αναγγελίας αφίξεων λεωφορείων, για τα άτομα με προβλήματα όρασης. Πατώντας κανείς το ειδικό κουμπί που βρίσκεται στη στάση, μπορεί να ακούσει την ώρα άφιξης. Πρόσφατα, επίσης, τοποθετήθηκαν και πινακίδες Μπράιγ (Braille) για άτομα με οπτική αναπηρία. Με ανάγλυφη γραφή Μπράιγ ανα-

γράφεται το όνομα και ο κωδικός της στάσης, καθώς και όλες οι λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν το συγκεκριμένο σημείο. Σε πρώτη φάση εγκαταστάθηκαν είκοσι πινακίδες, στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής, ενώ προβλέπεται να εγκατασταθούν συνολικά χίλιες σε ισάριθμες στάσεις. Επιπλέον, το 2022 ο ΟΑΣΘ πρόσθεσε νέα λειτουργία στην ιστοσελίδα του, ώστε να είναι εύχρηστη και από άτομα με δυσκολία στη διαδικτυακή περιήγηση, διευρύνοντας την προσβασιμότητα.

Κλείνοντας την ενότητα, να προσθέσουμε ότι εντός των λεωφορειών έχουν αρχίσει να τοποθετούνται από τα τέλη του 2024 νέες αναβαθμισμένες οθόνες τηλεματικής που αντικαθιστούν τις παλιές με τα κόκκινα γράμματα. Στις νέες οθόνες φαίνονται οι τρεις επόμενες στάσεις της διαδρομής, ο εκτιμώμενος χρόνος άφιξης σε αυτές, καθώς και ο χάρτης όλης της διαδρομής μαζί με άλλες πληροφορίες.

Η γραμμή «50»: Μια πολιτιστική διαδρομή

Τον Σεπτέμβριο του 2009, στο πλαίσιο υλοποίησης της ιδέας να γνωρίσουν καλύτερα την πόλη οι επισκέπτες, αλλά και οι ίδιοι οι κάτοικοι της Θεσσαλονίκης, δημιουργήθηκε από τον ΟΑΣΘ μία «θεματική» λεωφορειακή γραμμή. Πρόκειται για τη γραμμή «50: Πολιτιστική Διαδρομή». Ο αριθμός της υποδηλώνει τον ακριβή αριθμό λεπτών που χρειάζεται το λεωφορείο για να ολοκληρώσει το δρομολόγιο στα πιο σημαντικά μνημεία της πόλης. Συγκεκριμένα, το λεωφορείο ξεκινά από τον εμβληματικό Λευκό Πύργο και περνά από όλα τα σημεία ενδιαφέροντος της



Το λεωφορείο της «Πολιτιστικής Γραμμής» στην Άνω Πόλη (αρχείο ΟΑΣΘ)

Θεσσαλονίκης: τα δύο μουσεία, το Αρχαιολογικό και το Μουσείο Βυζαντινού Πολιτισμού, το Γαλεριανό συγκρότημα (Καμάρα, Ροτόντα, ανάκτορα στη σημερινή Πλατεία Ναβαρίνου), την Αγία Σοφία, την Αριστοτέλους, το Διοικητήριο, τον Άγιο Δημήτριο και την Άνω Πόλη. Έτσι, αποκαλύπτεται στους επιβάτες ένα ολοκληρωμένο πανόραμα της πλούσιας ιστορίας της πόλης. Η παρουσία συνοδού

στο λεωφορείο κατά τη διάρκεια της διαδρομής, που περιγράφει παράλληλα στην ελληνική και την αγγλική γλώσσα, δίνοντας και όσες πρόσθετες πληροφορίες χρειαστεί, κάνει ακόμη πιο μεστή την εμπειρία.

«Οι ξένοι ενθουσιάζονται με όλα τα μνημεία, ωστόσο δείχνουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το Αρχαιολογικό Μουσείο και το Μουσείο Βυζαντινού Πολιτισμού, για τον Ιερό

Ναό του Αγίου Δημήτριου, αλλά και για την Άνω Πόλη», περιγράφει η Σοφία Παπάζογλου, μία από τους συνοδούς της «Πολιτιστικής Γραμμής». Ο Στάθης Πίττης, από την πλευρά του, οδηγός της γραμμής «50», σημειώνει: «Πολλές φορές οι ξένοι ξεσπούν σε χειροκροτήματα όταν παίρνουμε τη στροφή στην Πορτάρα οδεύοντας στην Πλατεία Αγίων Αναργύρων, καθώς εντυπωσιάζονται» (<https://biscotto.gr/xeperase-ta-40-000-dromologia-i-politistikigrammi-toy-oasth>).

Η γραμμή «50», από την έναρξη της λειτουργίας της μέχρι σήμερα –με εξαίρεση τις περιόδους της καραντίνας, που δεν λειτουργούσε–, έχει εξυπηρετήσει χιλιάδες ιδιώτες επιβάτες από την Ελλάδα και το εξωτερικό, αλλά και συλλόγους και ομάδες, συμβάλλοντας στην προβολή της ιστορίας και του πολιτισμού της πόλης. Η σύνδεση της γραμμής αυτής με τον πολιτισμό έγινε ακόμη πιο έντονη το 2023, όταν και αποφασίστηκε ότι με την επίδειξη επικυρωμένου εισιτηρίου της γραμμής «50», οι επιβάτες θα μπορούσαν να προμηθευτούν εισιτήριο με έκπτωση 20% για παραστάσεις του «Κρατικού Θεάτρου Βορείου Ελλάδος». Η νέα δε μορφή του εισιτηρίου της γραμμής, με την ιδιαίτερη εξωτερική επικάλυψη, τονίζει συμβολικά τον ξεχωριστό χαρακτήρα του δρομολογίου.

Εκτός αυτών, με γνώμονα τις αξίες της αλληλεγγύης και της συμπερίληψης, για τη συγκεκριμένη γραμμή έχουν δημιουργηθεί και έντυπα απτικής περιήγησης σε γραφή Μπράιγ, με τα οποία γίνεται επεξήγηση των μνημείων της πόλης για άτομα με προβλήματα όρασης.

Κοινωνική δράση

Ιδιαίτερη μνεία αξίζει στην ευρεία κοινωνική και φιλανθρωπική δράση του ΟΑΣΘ. Συνεχείς είναι στο πλαίσιο αυτό οι δωρεές χρημάτων σε φορείς, ιδρύματα και οργανώσεις. Για παράδειγμα, ο Οργανισμός παρέχει δωρεάν και απεριόριστη μετακίνηση παιδιών που διαβιούν σε δομές μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, όπως το «Ελληνικό Παιδικό Χωριό» στο Φίλυρο ή το «Χαμόγελο του Παιδιού» στον Φοίνικα.

Ο ΟΑΣΘ διαχρονικά δεν μένει αμέτοχος στο δράμα των πυρόπληκτων. Συγκεκριμένα, το 2007 διέθεσε στους ανθρώπους που επλήγησαν από τις μεγάλες πυρκαγιές της Πελοποννήσου μέρος των εσόδων από την «Ημέρα Χωρίς Αυτοκίνητο». Το 2018, επίσης, έστειλε όπου χρειαζόταν αίμα, αλλά και τρόφιμα πρώτης ανάγκης, στους πυρόπληκτους της Αττικής.

Πάγια τακτική του Οργανισμού είναι η προώθηση και η επέκταση της χρήσης της αστικής συγκοινωνίας. Κάθε χρόνο, στο πλαίσιο της «Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας», παρέχει δωρεάν μετακινήσεις με τις γραμμές λεωφορείων, παράλληλα με ενημερώσεις σχετικά με τη σπουδαιότητα της προτίμησης της αστικής συγκοινωνίας αντί του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Ακόμη, διοργανώνει κληρώσεις για δωρεάν παροχή μηνιαίων καρτών απεριόριστων διαδρομών. Με το ίδιο σκεπτικό, ενθαρρύνονται οι επισκέψεις δημοτικών σχολείων στα αμαξοστάσια του ΟΑΣΘ, για να εξοικειωθούν περισσότερο οι μαθητές με την αστική συγκοινωνία.



Λεωφορείο του ΟΑΣΘ στην Πλατεία Αριστοτέλους, 2014 (φωτ. Intime News/ Γ. Σιαμιδής)

Η προάσπιση της υγείας δεν λείπει, επίσης, από την ατζέντα του Οργανισμού. Με την απαραίτητη ενίσχυση των δρομολογίων της γραμμής «72» κατά τις πρωινές ώρες, ο ΟΑΣΘ διευκολύνει την πρόσβαση των πολιτών στο «Κέντρο Υγείας Μηχανιώνας». Από το 2020 και εξής, συμβάλ-

λει ενεργά στη διαφύλαξη της δημόσιας υγείας από τη διασπορά του SARS-CoV-2, με συχνές απολυμάνσεις των λεωφορείων, με μέτρα για την τήρηση αποστάσεων, αλλά και με την εκτεταμένη χρήση μάσκας κατά τη διάρκεια των δρομολογίων. Το 2023, τοποθετήθηκαν απινιδωτές για την



Λεωφορείο της γραμμής «11» στον Λευκό Πύργο, 2019 (φωτ. Intime News/ Γ. Παπανίκος)

εκτέλεση καρδιοπνευμονικής αναζωογόνησης στα αμαξοστάσια, στα τέσσερα μεγάλα σταθμαρχεία (ΚΤΕΛ, σιδηροδρομικός σταθμός, Πλατεία Ελευθερίας, ΙΚΕΑ) και στα γραφεία του Οργανισμού. Οι απινιδωτές είναι φορητοί, λειτουργούν με μπαταρία, είναι εύκολοι και απλοί στη χρήση,

διαθέτουν φωνητικές και οπτικές οδηγίες χρήσης, καθώς και οδηγίες στην ελληνική γλώσσα, και είναι συμβατοί με τις σχετικές ευρωπαϊκές προδιαγραφές.

Δεν μπορεί να μην τονιστεί η ανθρωπιστική δράση του ΟΑΣΘ και η συμμετοχή του στο δράμα των προσφύγων.

Το 1990, παρείχε δωρεάν μετακίνηση σε πρόσφυγες που είχαν έρθει τότε από τη Ρωσία και μεταφέρθηκαν στα θέρετρα του ΟΤΕ στους Νέους Επιβάτες.

Ο ΟΑΣΘ παρών σε σημαντικές επετείους

Ως ζων οργανισμός της κοινωνίας της Θεσσαλονίκης, ο ΟΑΣΘ δεν απουσιάζει από σημαντικές επετείους της πόλης. Κάθε χρόνο τηρεί το «έθιμο» του σημαιοστολισμού των λεωφορείων του: στις 25 Μαρτίου, λόγω της επετείου έναρξης της Ελληνικής Επανάστασης και λόγω του Ευαγγελισμού της Θεοτόκου· στο τριήμερο 26-28 Οκτωβρίου, όταν η πόλη γιορτάζει τον πολιούχο άγιο της, τον άγιο Δημήτριο, την απελευθέρωση από τους Οθωμανούς (26 Οκτωβρίου) και μαζί την εθνική επέτειο έναρξης του Ελληνοϊταλικού Πολέμου το 1940 (28 Οκτωβρίου). Τα λεωφορεία σημαιοστολίζονται και κατά τη διάρκεια της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης. Το έθιμο αυτό γενικά έχει «αγκαλιαστεί» από την κοινωνία της πόλης και αξίζει να αναφερθεί τι σημειώνει ο αρθρογράφος της εφημερίδας *Μακεδονία*, στις 15 Σεπτεμβρίου του 1992, περίοδο ΔΕΘ για την πόλη: «Ευτυχώς τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ επιμένουν με τις μικρές γαλανόλευκες σημαίες που μας θυμίζουν ότι κάτι συνέβη τούτη τη μέρα, τη μεγάλη μας μέρα».

Το 1985 ήταν ένα σημαντικό έτος για τη Θεσσαλονίκη, καθώς συμπλήρωσε 2.300 χρόνια ένδοξης ιστορίας από την ίδρυσή της, το 315 π.Χ. Ο ΟΑΣΘ συμμετείχε στις εκδηλώσεις που έλαβαν χώρα το έτος αυτό στην πόλη. Συγκεκριμένα, οργάνωσε ιστορικές διαδρομές με λεωφορεία για το κοινό, και ιδίως τους μαθητές, τοποθέτησε ενημε-

ρωτικές πινακίδες στις στάσεις που έδειχναν τη διαδρομή της κάθε γραμμής, ενώ σε ειδικό χώρο πραγματοποιήσε ποικίλες άλλες δράσεις (έκθεση ιστορικού υλικού για την εξέλιξη των αστικών συγκοινωνιών, διαλέξεις, επιδείξεις τροχαίου υλικού, ξεναγήσεις σε αμαξοστάσια, ομιλίες παλιών αυτοκινητιστών, πληροφόρηση κοινού για τις συγκοινωνίες γενικά). Ανάμεσα στις πρωτοβουλίες του ΟΑΣΘ ήταν και η έκδοση ενημερωτικού φυλλαδίου, στο οποίο συνδυαζόταν η ιστορία, τα μνημεία και τα θέρετρα της πόλης με την ιστορία των αστικών μεταφορών, ενώ παρέχονταν και αναλυτικές πληροφορίες για όλες τις τότε ενεργές λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΘ.

Την ίδια χρονιά, η Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης γιόρταζε τα πενήντα χρόνια από την ίδρυση του θεσμού. Ανάμεσα στους φορείς που έδωσαν το «παρών» στην 50ή Έκθεση ήταν και ο ΟΑΣΘ, στον οποίο παραχωρήθηκε περίπτερο στον εκθεσιακό χώρο για να προωθήσει τις υπηρεσίες του, ενώ συμμετείχε και στο λεύκωμα που εκδόθηκε.

Το 2012, στον εορτασμό των εκατό χρόνων από την απελευθέρωση της πόλης από τους Οθωμανούς, ο ΟΑΣΘ δημιούργησε μια νέα λεωφορειακή γραμμή, τη γραμμή «68: Θεσσαλονίκη-Μουσείο Βαλκανικών Πολέμων», που συνέδεσε την πόλη με δύο, σχετικά άγνωστα, μουσεία, το Μουσείο Σιδηροδρόμων και το Μουσείο Βαλκανικών Πολέμων. Το λεωφορείο ξεκινούσε από την Πλατεία Αριστοτέλους και κατέληγε στο Μουσείο Βαλκανικών Πολέμων—απέχει περίπου 25 χιλιόμετρα από το κέντρο της Θεσσαλονίκης—, το οποίο βρίσκεται στο χωριό Γέφυρα (Τόψιν), όπου έγινε η παράδοση της πόλης στους Έλληνες το 1912.



Λεωφορείο στον μητροπολιτικό ναό Αγίου Γρηγορίου του Παλαμά, 2014 (φωτ. Intime News/ Γ. Σιαμίδης)

Σε αυτή τη διαδρομή πραγματοποιούνταν λίγες στάσεις η μία εξ αυτών ήταν στο Μουσείο Σιδηροδρόμων, το οποίο βρίσκεται στην περιοχή του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου. Η γραμμή «68» λειτουργούσε κάθε Σαββατοκύριακο του 2012, από τις 8.00 έως τις 15.00, και η συχνότητα διέλευσης των λεωφορείων ήταν ανά μία ώρα περίπου. Τα λε-

ωφορεία του ΟΑΣΘ στη συγκεκριμένη γραμμή έφεραν γραφιστική παρέμβαση που παρέπεμπε σε γεγονότα και πρόσωπα από τον καιρό της απελευθέρωσης της πόλης, ενώ κατά τη διάρκεια της διαδρομής, εντός των λεωφορείων, προβαλλόταν βίντεο του Νικόλαου Νικόλτσιου με θέμα: «Οι Βαλκανικοί Πόλεμοι 1912-1913 με μια ματιά». Η

αφετηρία στην Πλατεία Αριστοτέλους, η στάση στο Μουσείο Σιδηροδρόμων και η στάση στο Μουσείο Βαλκανικών Πολέμων σημαίνονταν με κατασκευή που παρέπεμπε σε εϋζωνα της εποχής. Επίσης, υπήρχαν αφίσες σχετικές με αυτή την πρωτοβουλία του Οργανισμού, τοποθετημένες στις προαναφερθείσες στάσεις.

Στη συμπλήρωση εκατό χρόνων από τη Μικρασιατική Καταστροφή, ο ΟΑΣΘ συμμετείχε στη δράση με τίτλο «Η ποίηση ταξιδεύει» –στο πλαίσιο του προγράμματος του Δήμου Καλαμαριάς για τα εκατό χρόνια από τη Μικρασιατική Καταστροφή με κεντρικό σύνθημα «Μια θάλασσα μνήμες... και γινήκαμε όλοι ένα»–, τοποθετώντας αφίσες στα λεωφορεία του με ποιήματα που αναφέρονταν στο 1922. Με τον τρόπο αυτόν, συνέβαλε στη διατήρηση της μνήμης για τον ξεριζωμό των Μικρασιατών προσφύγων.

Εκτός από τις παραπάνω ιστορικές επετείους, ο ΟΑΣΘ συμμετέχει ενεργά και στις επετείους της δολοφονίας του δεκαεννιάχρονου Άλκη Καμπανού, η οποία έγινε για οπαδικούς λόγους την 1η Φεβρουαρίου του 2022. Το 2023, στο πλαίσιο της πρώτης επετείου, στις στάσεις όπου ήταν εγκατεστημένο το σύστημα τηλεματικής του ΟΑΣΘ, εμφανιζόταν το μήνυμα «ΠΟΤΕ ΞΑΝΑ – NEVER AGAIN»· το «ΠΟΤΕ ΞΑΝΑ» εμφανιζόταν και στην μπροστινή ηλεκτρονική πινακίδα των λεωφορείων, ώστε να μεταφερθεί το μήνυμα κατά της βίας σε όλη τη Θεσσαλονίκη. Έναν χρόνο αργότερα, στις στάσεις με σύστημα τηλεματικής «έτρεχε» το μήνυμα: «ΓΙΝΟΜΑΣΤΕ ΕΝΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΛΚΗ. Ο ΑΘΛΗ-

ΤΙΣΜΟΣ ΕΝΩΝΕΙ, ΔΕΝ ΣΚΟΤΩΝΕΙ». Παρόμοιο μήνυμα εμφανίστηκε και στην επέτειο του 2025.

Ο ΟΑΣΘ στην καθημερινή ζωή των Θεσσαλονικέων

Η αποκλειστική εξυπηρέτηση των αστικών μεταφορών της Θεσσαλονίκης από τον ΟΑΣΘ είχε ως αποτέλεσμα να γίνει αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητας των ανθρώπων της πόλης. «“Σταθμός-Χαριλάου” η γραμμή που παίρνεις για τη φανταστική δουλειά και το φανταστικό σου σπίτι απεγνωσμένα», λέει ο ποιητής Πάνος Θασίτης (Αναστασιάδης 1999, σελ. 176). Χάρη στον ΟΑΣΘ καθιερώθηκαν νέοι χώροι κοινωνικοποίησης και σχολιασμού της επικαιρότητας. Όπως αφηγείται με γλαφυρότητα η δημοσιογράφος Νίνα Κοκκαλίδου-Ναχμία:

«Η μικρή βουλή των Ελλήνων δεν συνεδριάζει μόνο στα καφενεία αλλά και στο λεωφορείο. Εκεί θ’ ακούσεις το “πώς ζούμε” και “ποιοι είμαστε” σαν λαός [...]. Μάθαμε όλοι οι επιβάτες πως παντρεύεται η Μαρία, διότι η φίλη που της τα έλεγε δεν ήταν ακριβώς δίπλα της αλλά κάνα δυο κεφάλια πιο πέρα [...]. Στο λεωφορείο πάλι “Σταθμός-Φοίνικας” που έπαιρνα, τα εργασιακά σχόλια έδιναν κι έπαιρναν [...]» (Αναστασιάδης 1999, σελ. 184).

Στο λεωφορείο δημιουργούνταν σχέσεις αλληλεγγύης. Θυμάται χαρακτηριστικά ο γνωστός τραγουδοποιός Διονύσης Σαββόπουλος:

«Μπήκα στο λεωφορείο και ήμουν τόσο αναστατωμένος που μέσα στο λεωφορείο λιποθύμησα [...]. Λοιπόν, όλο το λεωφορείο έσπευσε να βοηθήσει αυτόν τον νέο που είχε πέσει κάτω, να τον κατεβάσουν από το λεωφορείο, χάνοντας το εισιτήριό τους, τη διαδρομή τους [...]» (Αναστασιάδης 1999, σελ. 200).

Πολλές φορές η μετακίνηση με τα μέσα ΟΑΣΘ γινόταν ένα ταξίδι στοχασμών:

«Έπαιρνες από την Πλατεία Ελευθερίας το λεωφορείο των Αγίων Αναργύρων και καθισμένος στο παράθυρο στοχαζόσουν [...]. Δεν έβλεπες τον δρόμο» (Αλέξανδρος Κοσματόπουλος, στο Αναστασιάδης 1999, σελ. 188).

«Τ' αυτοκίνητα πάνε κι όπου δεν πάνε τα τραμ, μεταφέροντας καθ' ομάδες τον καθένα με τις σκέψεις και τις έγνοιες του» (Νικόλαος Γαβριήλ Πεντζίκης, στο Αναστασιάδης 1999, σελ. 196).

Οι στοχασμοί αυτοί, βέβαια, μπορεί να οδηγούσαν σε μια ονειρική κατάσταση:

«Πολλές φορές σκέφτηκα πως θα μου άρεσε πολύ μια μέρα που θα' μαι μέσα στο αστικό ο οδηγός ν' αποφασίσει ξαφνικά να μην κάνει καμία στάση! Να χαράξει ένα δικό του δρομολόγιο κάθετα και εγκάρσια στο σώμα της πόλης [...]. Να χάσουμε τις ώρες μας, τα ραντεβού μας, τη δουλειά μας κι όλους τους άλλους προμελετημένους καθημερινούς μας χρόνους!» (Ηλίας Κουτσούκος, στο Αναστασιάδης 1999, σελ. 188).

Οι εισπράκτορες στα λεωφορεία, οι οποίοι καταργήθηκαν στις αρχές της δεκαετίας του 2000, αποτελούν επίσης σημαντική ανάμνηση, ιδίως των παλαιότερων Θεσσαλονικέων. Στον κόσμο έκαναν εντύπωση τα διαφορετικά χρώματα των εισιτηρίων που έκοβαν ή τα πολλά κέρματα που χειρίζονταν. Επιπλέον, η φωνητική αγγελία των στάσεων από τους εισπράκτορες («[Όνομα στάσης], θα κατεβεί κανείς;») και οι ανακοινώσεις τους προς το επιβατικό κοινό («Προχωρήστε στον διάδρομο, υπάρχει χώρος!») είναι αναμνήσεις που σχολιάζονται ακόμα με νοσταλγία.

Μεγάλη δημοφιλία, ειδικά μεταξύ των νεότερων, είχε αποκτήσει το λεωφορείο «78N», το οποίο συνδέε μέχρι το 2018 (και την αντικατάστασή του από τη γραμμή «N1») το Αεροδρόμιο «Μακεδονία» με τον σιδηροδρομικό σταθμό και εντέλει με τον σταθμό ΚΤΕΛ, διασχίζοντας –μέσω της οδού Εγνατίας– το κέντρο της πόλης κατά τις νυχτερινές ώρες. Λόγω του ωραρίου του, χρησιμοποιούνταν από αυτούς που επέστρεφαν σπίτι τους από νυχτερινή διασκέδαση. Καθώς ήταν το μοναδικό αστικό λεωφορείο της πόλης που λειτουργούσε τη νύχτα, είχε πάντοτε κίνηση. Το γεγονός, όμως, ότι τα δρομολόγια του ήταν αραιά, κάθε 30 λεπτά, είχε ως αποτέλεσμα να στοιβάζονται υπεράριθμοι επιβάτες, πολλοί δε να μην μπορούν να εισέλθουν. Εντός του λεωφορείου μπορούσε να συναντήσει κανείς μια ετερόκλητη ομάδα επιβατών, ακόμη και... κατοικίδια, και να ακούσει τραγούδια, συνθήματα, φωνές και γκρίνια. Φαίνεται ότι το λεωφορείο αυτό ενσάρκωνε την ίδια την Εγνατία, όπως την περιγράφει ο συγγραφέας Χρίστος Ζαφείρης: «Συγκεντρώνει ανέκαθεν ετερόκλη-



Λεωφορείο ELBO-Volvo στο αμαξοστάσιο του ΟΑΣΘ, 2016 (φωτ. Intime News/ Γ. Μωυσιάδης)

το πλήθος ντόπιων κατοίκων και επισκεπτών, νοσταλγών παλιότερων μορφών και περιόδων, αφού η Εγνατία συμπλέκει γεύσεις και θεάσεις του παρελθόντος με το σήμερα» (Ζαφείρης 1990, σελ. 21). Την ίδια ατμόσφαιρα απηχεί και η σκέψη του λογοτέχνη Γιώργου Ιωάννου, μολοντί βλέπει τις διαδρομές στην πόλη του από άλλη

οπτική γωνία: «Μπαίνεις στο λεωφορείο, ανεβαίνεις στο τραμ, κάθεσαι πάντα προς τη δεξιά μεριά, και διασχίζοντας την Εγνατία ως το Σιντριβάνι, διενεργείς “καλλιστεία”» (Αναστασιάδης 1999, σελ. 178). Το «78N» έχει αποκτήσει μυθικές διαστάσεις και κάθε κάτοικος της πόλης έχει να μοιραστεί μια εμπειρία από αυτό.

Προς μια νέα εποχή, πιο φιλική προς το περιβάλλον

Στο πνεύμα των νέων τεχνολογικών και περιβαλλοντικών επιταγών, στις αρχές του 2024 ήρθαν για λογαριασμό του ΟΑΣΘ τα πρώτα 110 ηλεκτρικά λεωφορεία, κατόπιν δημόσιου διαγωνισμού. Ένα τέτοιο λεωφορείο παρουσιάστηκε στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης του 2023, ενώ το παρθενικό δρομολόγιο εκτελέστηκε στις 10 Απριλίου του 2024, με επιβάτες τους εκπροσώπους των ΜΜΕ. Τα

πρώτα κανονικά δρομολόγια ξεκίνησαν από τις αρχές Μαΐου του 2024, με επέκταση στις περισσότερες συνοικίες πέριξ του Κέντρου. Πρόκειται για αθόρυβα λεωφορεία, πράγμα διόλου αμελητέο, που, επιπλέον, εκπέμπουν λιγότερους ρύπους, συμβάλλοντας στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στην πόλη. Μακροπρόθεσμα δε, μειώνεται σημαντικά το περιβαλλοντικό αποτύπωμα, καθώς ελαττώνονται τα λίτρα πετρελαίου που καταναλώνουν τα λεωφορεία,

Ηλεκτρικά λεωφορεία στο αμαξοστάσιο (Αρχείο ΟΑΣΘ)



Τον Ιούλιο του 2024 εγκαινιάστηκε και ο «Σταθμός Φόρτισης Ηλεκτρικών Λεωφορείων ΟΑΣΘ» στη Σταυρούπολη, έκτασης 16 στρεμμάτων, δίπλα στο αμαξοστάσιο του Οργανισμού. Είναι μια σημαντική, σύγχρονη υποδομή – συνολικού κόστους περίπου 10 εκατ. ευρώ, η οποία ολοκληρώθηκε σε χρόνο ρεκόρ–, όπου με απόλυτη ασφάλεια φορτίζονται καθημερινά τα ηλεκτρικά λεωφορεία του ΟΑΣΘ. Ο υπερσύγχρονος σταθμός περιλαμβάνει εκατόν δέκα θέσεις φόρτισης με πενήντα πέντε φορτιστές διπλής παροχής· ακόμη, οκτώ μετασχηματιστές και τέσσερις υποσταθμούς. Επιπλέον, διαθέτει χώρους για την πραγματοποίηση όλων των απαραίτητων ελιγμών των λεωφορείων. Για την όσο πιο ασφαλή και εύρυθμη λειτουργία του, έχει εγκατασταθεί δίκτυο απορροής ομβρίων, ηλεκτροφωτισμού, γειώσεων και αντικεραυνικής προστασίας, ύδρευσης, πυροπροστασίας και άλλα· ανάμεσά τους, η πλέον σημαντική εγκατάσταση υπόγειων καλωδιώσεων παροχής μέσης τάσης.

Συνοψίζοντας, θα λέγαμε ότι ο ΟΑΣΘ, σε όλη την ιστορική του πορεία, δεν σταμάτησε ποτέ να καινοτομεί και να προοδεύει, ακολουθώντας τις σύγχρονες τάσεις, πολλές φορές δε πρωτοπορώντας σε πανελλαδικό επίπεδο! Πάντοτε με το βλέμμα στραμμένο στην κοινωνία, ο Οργανισμός εξελίσσει τα μέσα του, διακρίνεται για τη συνεπή φιλανθρωπική και ανθρωπιστική του δράση, στηρίζει τους πολίτες με ειδικές ανάγκες, δημιουργώντας ένα ευνοϊκό πλαίσιο όπου όλοι είναι καλοδεχόμενοι, και υιοθετεί με αίσθημα ευθύνης καινοτόμες «πράσινες» πολιτικές.

Η νέα πραγματικότητα του μετρό

Η 30ή Νοεμβρίου του 2024 είναι σταθμός στην ιστορία της Θεσσαλονίκης, καθώς ξεκίνησε η λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης. Ένα έργο που είχε αρχίσει να συζητείται από τη δεκαετία του 1980 ως μια βιώσιμη λύση στο διαρκώς διογκούμενο κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης. Ύστερα από μακρές διαβουλεύσεις, οι εργασίες για το μετρό ξεκίνησαν το 2006 και ολοκληρώθηκαν πρόσφατα. Η έναρξη της λειτουργίας του αποτελεί ορόσημο για τις αστικές συγκοινωνίες της πόλης, καθώς για πρώτη φορά από το 1957 συνυπάρχουν σε αυτή δύο χερσαία μέσα μαζικής μεταφοράς των πολιτών.

Ο ΟΑΣΘ, σε συνεννόηση με τον ΟΣΕΘ, πρόβη σε σημαντικές αλλαγές στις γραμμές και στα δρομολόγια που εκτελεί, με στόχο την καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατών. Συγκεκριμένα, πολλά δρομολόγια λεωφορείων τροποποιήθηκαν, ώστε να γίνεται ομαλή διασύνδεση των γραμμών του ΟΑΣΘ με τη βασική γραμμή του μετρό. Ο θερματικός σταθμός «Νέα Ελβετία» του μετρό δημιούργησε αναπόφευκτα έναν νέο διαμετακομιστικό σταθμό λεωφορείων που ακολουθούν τη γραμμή του μετρό. Στο πλαίσιο αυτό, δημιουργήθηκαν δύο γραμμές, που οδηγούν από τη Νέα Ελβετία στο αεροδρόμιο (γραμμή «Χ2») και στο ΙΚΕΑ (γραμμή «79Χ»). Επίσης, αρκετές λεωφορειακές γραμμές που κινούνταν επί της οδού Εγνατίας τροποποιήθηκαν με την έναρξη του μετρό· χρησιμοποιούν πλέον την οδό Τσιμισκή, αφού στην Εγνατία κινείται το μετρό. Πάντως, οι γραμμές των λεωφορείων βρίσκονται κοντά σε σταθμό μετρό, ώστε να διευκολύνεται η μετεπιβίβαση.

Αποτέλεσμα του ευρύτερου ανοίγματος του Οργανισμού στη «νέα εποχή» είναι και η εισαγωγή ηλεκτρονικών και επαναφορτιζόμενων εισιτηρίων. Εντός των λεωφορείων έχουν τοποθετηθεί καινούργια μηχανήματα για αγορά έξυπνου εισιτηρίου, με δυνατότητα πληρωμής μόνο μέσω τραπεζικής κάρτας ή ανέπαφης συναλλαγής με NFC. Τέτοια εκδοτήρια έχουν τοποθετηθεί και κοντά σε μεγάλους σταθμούς μετεπιβίβασης. Τα χάρτινα εισιτήρια, ωστόσο, παραμένουν ενεργά και συνυπάρχουν με τα ηλεκτρονικά σε αυτή τη μεταβατική περίοδο. Με την έναρξη του μετρό, οι τιμές των εισιτηρίων είναι ακόμη χαμηλότερες, στο πλαίσιο μιας πολιτικής μείωσης του κομίστρου, η οποία έχει ξεκινήσει από το 2017 και συνεχίζεται σταθερά μέχρι και σήμερα. Το ενιαίο εισιτήριο, που είχε εισαχθεί το 2005, καταργήθηκε και τέθηκαν ξανά σε ισχύ δύο ζώνες, η αστική και η υπεραστική (η οποία εξυπηρετείται από τα ΚΤΕΛ), με διαφορά στην τιμή των εισιτηρίων. Η γραμμή «50» (Πολιτιστική Γραμμή), καθώς και οι γραμμές «Χ1» και «Χ2», που συνδέουν την πόλη με το αεροδρόμιο, επίσης έχουν διαφορετική τιμή. Προς το παρόν, το εισιτήριο των αστικών λεωφορείων δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί στο μετρό, όπου απαιτείται διαφορετικό εισιτήριο.

Η χρησιμοποίηση του μετρό από πολλούς πολίτες έχει ως αποτέλεσμα την αποσυμφόρηση, σε έναν βαθμό, του Κέντρου από τα αυτοκίνητα, γεγονός που συμβάλλει στη μείωση της διάρκειας των δρομολογίων των λεωφορείων. Μικρότερες είναι και οι ουρές αναμονής για είσοδο στα αστικά λεωφορεία.

Εκτός από το αμιγώς συγκοινωνιακό κομμάτι, η ανακάλυψη και η ανάδειξη νέων τόπων ιστορικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος –μέχρι πρότινος άγνωστων στο ευρύ κοινό–, που ήρθαν στο φως με τις ανασκαφές σε σημεία εργασιών για το μετρό, αποτελεί αισιόδοξη εξέλιξη. Η ρωμαϊκή-βυζαντινή «Μέση Οδός», που ανακαλύφθηκε στον σταθμό Βενιζέλου, η βυζαντινή πλατεία στον σταθμό Αγίας Σοφίας, η νεκρόπολη στον σταθμό Σιντριβάνι, το ρωμαϊκό πόλισμα στο αμαξοστάσιο του μετρό στην Πυλαία, μαζί με το πλήθος των κινητών ευρημάτων, έχουν αυξήσει αναμφισβήτητα το ενδιαφέρον των επισκεπτών της πόλης και αποτελούν κίνητρο για ενασχόληση με την ιστορία και τον πολιτισμό της Θεσσαλονίκης.

Η νέα εποχή συνιστά μια πρόκληση για τον ΟΑΣΘ. Πλέον δεν είναι το αποκλειστικό μέσο εξυπηρέτησης των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης. Το μετρό καλύπτει τον βασικό κορμό της πόλης, με τις λεωφορειακές γραμμές να λειτουργούν τροφοδοτικά προς αυτό. Στόχος τώρα είναι να καλλιεργηθεί η κουλτούρα της μετεπιβίβασης από το ένα μέσο στο άλλο. Άλλωστε, τα αστικά λεωφορεία εξακολουθούν να αποτελούν για τις περισσότερες συνοικίες και τα προάστια της πόλης τη μοναδική πηγή σύνδεσής τους με το Κέντρο, εφόσον το μετρό καλύπτει κατά βάση το Κέντρο και ορισμένες γειτονίες στα ανατολικά.

Παρότι ο ΟΑΣΘ εμφανίστηκε το 1957 ως αποτέλεσμα του ανταγωνισμού μεταξύ των ιδιωτικών αστικών λεωφορείων και των τροχιοδρόμων της δεκαετίας του 1950, που οδήγησε σε υποβάθμιση και εντέλει κατάργηση του τραμ, η νέα εποχή είναι πολύ διαφορετική και το μέλλον δια-



Μερική άποψη του εσωτερικού χώρου ενός ηλεκτρικού λεωφορείου του ΟΑΣΘ (φωτ. Intime News/Γ. Μωυσιάδης)

γράφεται ευοίωνο. Ο ΟΑΣΘ δεν καλλιεργεί τον ανταγωνισμό με το νέο μέσο δημόσιας αστικής μεταφοράς αντίθετα, επιδιώκει τη συνεργασία και την αλληλοκάλυψη, με μόνο στόχο τη βελτίωση των αστικών συγκοινωνιών και τελικά την πρόοδο της Θεσσαλονίκης. Άλλωστε, όπως καταδείχθηκε μέσα από την παρουσίασή μας, η εξέλιξη και η καινοτομία βρίσκονταν ανέκαθεν στις προτεραιότητες του Οργανισμού.

Η συνεργασία ΟΑΣΘ-Μετρό Θεσσαλονίκης μόνο αισιοδοξία μπορεί να προκαλεί για το μέλλον στον τομέα των μεταφορών και των συγκοινωνιών. Η έναρξη δε των εργασιών για την κατασκευή του Fly Over στην περιφερειακή οδό, περιμετρικά της πόλης, έχει ανοίξει τον δρόμο για μια Θεσσαλονίκη του μέλλοντος, μια δημιουργική και πάντα πρωτοπόρα μητρόπολη· αυτός είναι άλλωστε διαχρονικά ο ρόλος της.



The "Cultural Route" bus next to the Arch of Galerius (OASTH archive)

Chapter 4

INNOVATION AND SOCIAL RESPONSIBILITY

The modern face of OASTH

OASTH has continuously strived to keep up with the requirements of each era, aiming for progress and better services, innovating at a national level. The employment of women in key positions within the organisation has been significant since its early years. As early as 1960, women were working as ticket collectors on buses for the first time in Greece. The first female driver at OASTH was hired in 1976, while the first female member of the Board of Directors was elected in 1987.

OASTH had kept up with technological advances from the outset, equipping its offices with computers, while by the late 1970s, special 12-route ticket machines were already in operation on some lines. As part of the abolition of ticket collectors, cameras were installed on the doors to monitor passenger movement by the driver. Special ticket validation machines were installed for the pre-printed tickets that had begun to circulate at that time, and special ticket machines were also installed inside the buses. These machines were also installed at major transfer stations.

OASTH was also a pioneer in providing information to passengers, having acquired a telematics system as early as 2003. Based on this, passengers on the bus were informed of the next stop by audio announcements, while a similar information system was installed at bus stops. At the same time, passengers can get information via the OASTH website (and later the OSETH website) or by calling the organisation's call centre free of charge.

In recent years, information can also be obtained through the Google Maps application. In fact, OASTH was awarded a prize for its information services at an international conference held in London in 2016.

In 2005, OASTH acquired two small buses for the free transportation of people with special needs, upon telephone request, every day of the week, from 6:30 am to 10:00 pm. Besides the driver, there's also an attendant to help passengers. These buses –three of them now, plus a spare– are used by a lot of people in the city for different purposes.

Recently, an audio announcement system for bus arrivals for visually impaired people, as well as Braille signs, have been installed at several stops. In addition, a feature has been added to the OASTH website that makes it easy to use for people who have difficulty using the Internet.

Line 50: a cultural route

In 2009, a special themed bus line was introduced to the OASTH routes. This is “line 50: Cultural Route”, with the White Tower, the city's most famous monument, being both the first and last stop, passing in 50 minutes (hence the line number) from the most important monuments of Thessaloniki: the White Tower, the Archaeological and Byzantine Museums, the Galerian Complex, Agia Sophia, Aristotelous Square, Dioikitirio, Agios Dimitrios, Ano Poli. There is also a guide on the bus who describes and explains the points of interest in Greek and English. Recently, a tactile tour guide in Braille has been created, explain-

ing the monuments to people with visual impairments. It is a popular OASTH bus line that serves both Greek and foreign visitors, promoting the history and culture of the city at an affordable price.

Social activities

OASTH has a continuous presence in society. It is constantly involved in charitable activities, providing free transportation for children living in non-profit facilities, as well as various forms of assistance to fellow citizens who have suffered natural disasters, such as those stricken by fires. European Mobility Week is a constant opportunity to organise various activities that highlight the importance of using public transport. In addition, OASTH constantly protects public health, both during the quarantine period and afterwards (acquisition of defibrillators), while humanitarian action is also part of the organisation's agenda, helping with human suffering (refugees from Russia in the 1990s, refugees from Ukraine in 2022, solidarity with Yugoslavian fellow drivers during the Civil War of the 1990s, provision of medical care). Special measures are also taken every summer to improve access for the people of Thessaloniki to the eastern coast, so that they can enjoy swimming.

Present at important anniversaries

OASTH is always present at important city anniversaries. Every year, during national holidays (March 25, October 28), as well as on city holidays (the feast of the pa-



Small buses for people with special needs in the OASTH depot, 2022 (photo by Intime News/ K. Papadopoulos)

tron saint Agios Dimitrios on October 26, Thessaloniki International Fair week), Greek flags are flown on OASTH buses. In addition, in 1985, OASTH participated in various activities to celebrate both the 2,300th anniversary of the founding of Thessaloniki and the 50th anniversary of the first International Fair. In 2012, on the 100th anniversary since the liberation of Thessaloniki from the Ottomans, OASTH created a special bus line to commem-

orate this important date. Specifically, a special bus line started from the city centre and ended at the Railway and Balkan Wars Museums. The organisation was also present at the 100th anniversary of the Asia Minor Catastrophe (2022), while also raising awareness of the murder of 19-year-old Alkis Kambanos by hooligans, both in the year of the murder (2022) and on the anniversaries that followed.



Vehicle chargers in the Stavroupoli charging station (OASTH archive)

Part of the Thessalonians' daily life

The exclusive provision of urban transport services in Thessaloniki by OASTH has resulted in it becoming an integral part of the daily lives of its residents, connecting them to their work, homes, leisure activities, and entertainment. Buses became a place for socialising and

solidarity, for commenting on everyday life, for reflection and thought.

As it seems, many Thessalonians—especially the older ones—proudly remember the first articulated buses that came to the city (and Greece) in 1978, or even the models that came out later, with their characteristic nick-

names (“dinosaurs”, “Alexanders”). They also remember with nostalgia the ticket collectors who used to be on the buses. A strong memory –even for younger people– is the 78N, the city bus that connected the KTEL bus station with Macedonia Airport during the night, a legendary bus that brought together a diverse group of people and many stories.

Towards a new, more environmental-friendly era

OASTH keeps abreast of technological and environmental developments, and so recently, in early 2024, the first electric buses arrived, with their numbers constantly increasing. These buses are quiet and less disruptive, while also emitting fewer pollutants, improving their environmental footprint. At the same time, hydrogen buses have also appeared. In addition, upgraded and new telematics screens have been installed in many city buses, while photovoltaic panels have been installed at bus stops.

The new metro reality

The launch of the Thessaloniki Metro on November 30, 2024, was a milestone in the city’s public transport system, as for the first time since 1957, two land-based modes of mass transport coexist in the co-capital. In this new reality, OASTH is pursuing a policy of cooperation with the metro, having made significant changes to bus routes and schedules with the aim of serving passengers but also to provide coverage and smooth connections for those

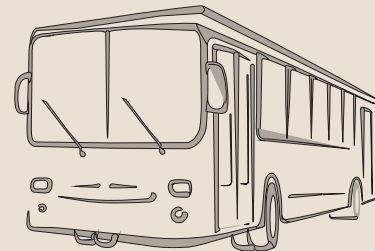
who want to travel to one of the metro stations. This is why the new “Nea Elvetia” terminal station was created, where the metro terminates in the east, and existing bus routes were redesigned.

As part of this new era, new electronic and rechargeable tickets were introduced, along with new ticket machines both inside and outside buses, near major stations, with the option of payment by bank card or contactless transaction with NFC. The old paper tickets have not yet been abolished during this transitional period but are used alongside the new ones. The single ticket introduced in 2005 was abolished again after two zones were introduced, along with some ‘special’ lines (airport buses, Cultural Route).

In the new reality of Thessaloniki, with the popularity of the new means of transport, the relative decongestion of the city centre from traffic, and the emergence of new archaeological sites and points of interest, the OASTH has not lost its importance. On the contrary, it remains an integral part of urban transport, as it continues to be the only source of connection to the city centre for most districts and suburbs. In reality, there is no competition between the OASTH and the metro (such as the competition between buses and trams in the 1950s), but rather cooperation and mutual coverage with the sole aim of improving urban transport in the co-capital, within the framework of broader discussions on the creation of other means of mass transport (trams, maritime transport) or infrastructure projects (Fly Over).

Παράρτημα

ΕΠΙΛΟΓΟΣ
ΟΡΟΣΗΜΑ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΟΑΣΘ
ΠΗΓΕΣ - ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ



Appendix

AFTERWORD
MILESTONES IN OASTH's HISTORY
SOURCES - BIBLIOGRAPHY



Λεωφορείο της γραμμής «15» στον Λευκό Πύργο (Αρχείο ΟΑΣΘ)

Παράρτημα

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ο ΟΑΣΘ σήμερα

Η ίδρυση του «Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης» με το Νομοθετικό Διάταγμα 3721 του 1957 έθεσε τέρμα στην «αναρχία» και στο ανταγωνιστικό δίπολο τραμ-αστικά λεωφορεία των προηγούμενων ετών. Ο ΟΑΣΘ, ένα νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου, θα ήταν πλέον ο αδιαφιλονίκητος και ο αποκλειστικός ρυθμιστής των αστικών μεταφορών της Θεσσαλονίκης, με σημαντική ωστόσο κρατική εποπτεία και έλεγχο. Η εμπιστοσύνη του κράτους προς τις υπηρεσίες του ΟΑΣΘ ανανεωνόταν διαρκώς με νέες οικονομικές συμφωνίες-συμβάσεις μέχρι και το 2017, όταν ο Οργανισμός κρατικοποιήθηκε και τέθηκε σε καθεστώς εκκαθάρισης.

Παρά τα προβλήματα και τις δυσκολίες που ανέκυψαν στην πορεία, ο ΟΑΣΘ κατόρθωσε να φέρει εις πέρας το απαιτητικό έργο της κάλυψης των αστικών συγκοινωνιών της δεύτερης μεγαλύτερης πόλης της Ελλάδας και να εξυπηρετήσει τις ανάγκες των κατοίκων της. Ακολούθησε την πορεία ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης, επεκτεινόμενος σε όλες τις συνοικίες και στα νέα κέντρα ενδιαφέροντος. Σταδιακά επεκτάθηκε και στην περιφέρεια του νομού, σε χωριά μέχρι πρότινος αποκομμένα και χωρίς επαρκή συγκοινωνία, ενώνοντας έτσι γρήγορα και οικονομικά ανθρώπους και μέρη. Οι φωτογραφίες με λεωφορεία του ΟΑΣΘ σε κάθε γωνιά και σε όλα τα μνημεία της πόλης, ή στα προάστια και τα περίχωρά της, πιστοποιεί τον σημαντικό ρόλο του Οργανισμού ως του αποκλειστικού παρόχου αστικών μεταφορών στη συμπρωτεύουσα. Διότι ο ΟΑΣΘ είναι –αδιαμφισβήτητα– ταυτισμένος με την ιστορία της ίδιας της Θεσσαλονίκης.



Λεωφορεία στο αμαξοστάσιο του ΟΑΣΘ, 2017 (φωτ. Intime News/ Δ. Τσιόδης)

Ο ΟΑΣΘ, όπως έχουμε ήδη τονίσει, δεν δίσταζε ποτέ να καινοτομεί και να εφαρμόζει νέες ιδέες. Με πάντοτε νεωτεριστική ματιά, ακολουθεί τις εξελίξεις ή και τις προκαλεί, αφού πολλές φορές έχει σταθεί πρωτοπόρος στον τομέα του σε πανελλαδικό επίπεδο, με μόνο στόχο τη βελτίωση της υπηρεσίας που προσφέρει στους Θεσσαλονικείς.

Ο ΟΑΣΘ είναι η καθημερινότητα των Θεσσαλονικέων. Μαζί του πηγαίνουν στις δουλειές τους ακόμη, στο «Παπανικολάου», το «Ιπποκράτειο», το «Γεννηματά» και στα υπό-

λοιπα νοσοκομεία της πόλης, όταν βρεθούν σε τέτοια ανάγκη στα πανεπιστήμια και στη Σύνδο για τις σπουδές τους στην Τούμπα, στο Χαριλάου ή στο Καυταντζόγλειο για την αγαπημένη τους ομάδα· στο Κέντρο για ψώνια, βόλτες και νυχτερινές εξόδους· στην Άνω Πόλη για τη θέα, τα στενά σοκάκια και τα «Κάστρα»· στον Εύοσμο, στην Καλαμαριά, στο Πανόραμα, για μια διαφορετική –μακριά από το Κέντρο– έξοδο· στον Λαγκαδά, στο Ωραιόκαστρο, στη Θέρμη, στα Βασιλικά και στα άλλα όμορφα προάστια, όταν αποζητούν τη φυγή από

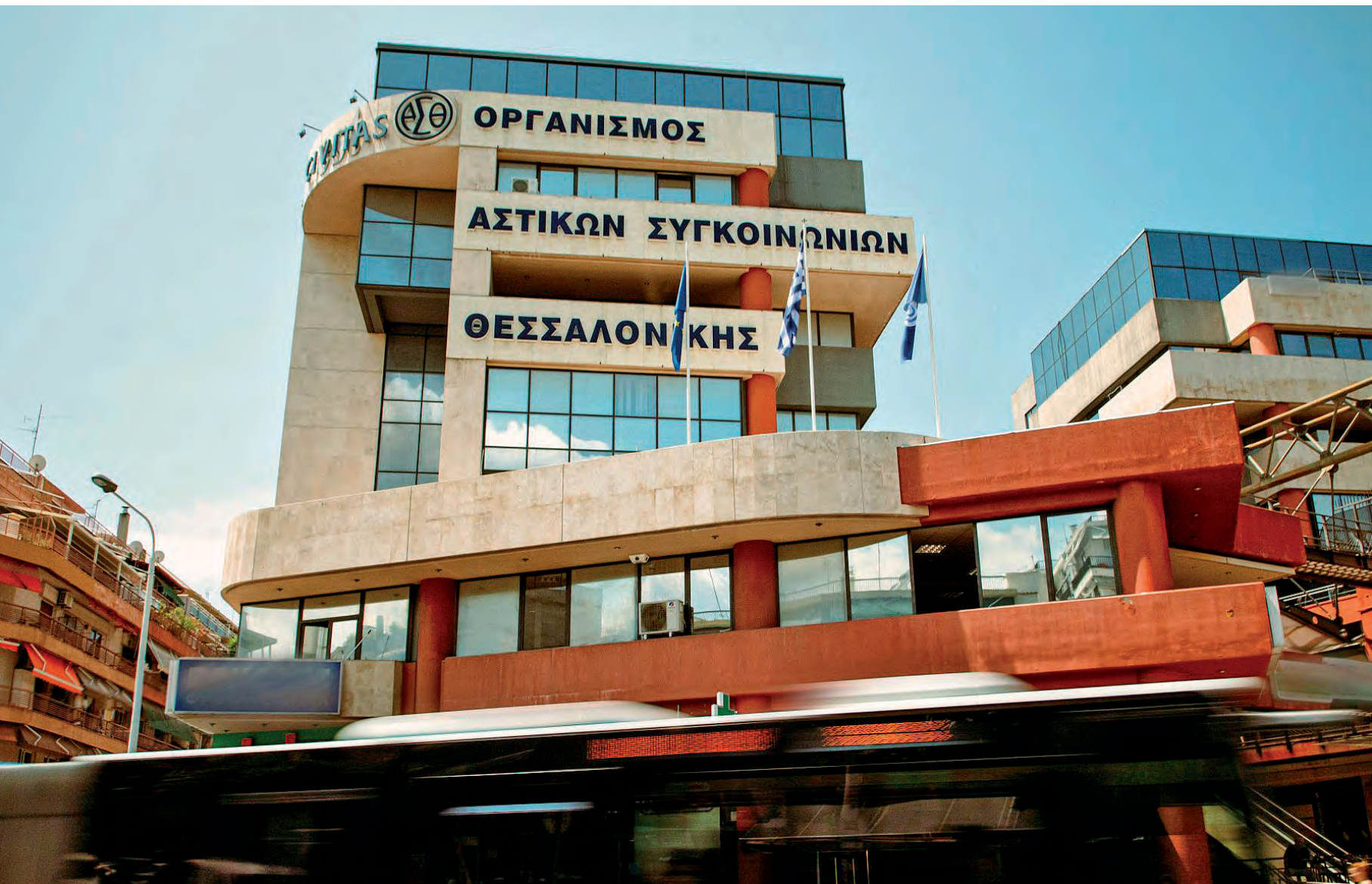


Το λεωφορείο της «Πολιτιστικής Διαδρομής», 2016 (φωτ. Jean Housen)

την πολύβουη πόλη· στην Επανομή, στην Περαιά και στους Νέους Επιβάτες τα καλοκαίρια για κολύμπι· στο αεροδρόμιο, στον σταθμό ΚΤΕΛ και στον σιδηροδρομικό σταθμό για να ξεκινήσουν τα μικρά ή μεγάλα ταξίδια τους.

Η έλευση του μετρό από τα τέλη του 2024 έφερε μια νέα πραγματικότητα στην πόλη. Αν και, για πρώτη φορά από το 1957, ο ΟΑΣΘ απώλεσε το προνόμιο της αποκλειστικής αστικής μεταφοράς στη Θεσσαλονίκη, ως «πρεσβύτερος» έκανε στην άκρη και καλωσόρισε το νέο μέσο.

Το «νεαρό» μετρό «κλέβει την παράσταση» διασχίζοντας το πολύβουο και πολυσύχναστο κέντρο της Θεσσαλονίκης· ο ΟΑΣΘ, όμως, είναι και πάλι εκεί για να μεταφέρει τον κόσμο σε μέρη που δεν φτάνει το μετρό, ή για να τον φέρνει εγγύτερα στη γραμμή του μητροπολιτικού σιδηροδρόμου. Η συνεργασία αυτή, σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα έργα υποδομής που έχουν ξεκινήσει, δεν μπορεί παρά να αποβεί επωφελής για τη Θεσσαλονίκη και τους κατοίκους της.



The OASTH headquarters on 90 Alexandrou Papanastasiou Street (OASTH archive)

Appendix

AFTERWORD

OASTH today

The establishment of the Thessaloniki Urban Transport Organisation by Legislative Decree 3721/1957 put an end to the ‘chaos’ and the competitive rivalry between trams and city buses that had prevailed in previous years. OASTH, a legal entity under private law, would henceforth be the undisputed and exclusive provider and regulator of urban transportation in Thessaloniki, albeit under significant State supervision and control. The State’s confidence in OASTH’s services was continually renewed through new financial agreements and contracts until 2017, when the organisation was nationalised and placed in liquidation.

Despite the problems and difficulties that arose along the way, OASTH managed to carry out the demanding task of providing public transportation services for Greece’s second-largest city and meeting the needs of its residents. It kept pace with Thessaloniki’s growth, expanding into all neighborhoods and new hubs of activity. It gradually expanded into the prefecture’s outskirts, reaching villages that had previously been isolated and lacked adequate transportation, thereby quickly and affordably connecting people and places. The photographs of OASTH buses in every corner and at all the city’s landmarks, or in its suburbs and outskirts, attest to the organisation’s important role as the exclusive provider of urban transport in the Greek co-capital. Because OASTH is –undoubtedly– inextricably linked to the history of Thessaloniki itself.

ΟΡΟΣΗΜΑ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΟΑΣΘ

Με το ΝΔ 3721/1957 ιδρύεται ο «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης» (ΟΑΣΘ) – υπό μορφή νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, με κεφάλαιο καταμεμημένο σε μετοχές– με έδρα τη Θεσσαλονίκη και στόχο την εξυπηρέτηση των αστικών συγκοινωνιών της πόλης με λεωφορεία. Κάλυψη των αστικών περιοχών της Θεσσαλονίκης, σε ακτίνα 10 χιλιομέτρων από τον Λευκό Πύργο. Κατάργηση των τραμ, με δυνατότητα των πρώην υπαλλήλων τους να ενταχθούν στο δυναμικό του ΟΑΣΘ

1957

Εγκαίνια των γραφείων και του πρώτου αμαξοστασίου του ΟΑΣΘ, στην οδό Παπαναστασίου 90 (τότε Παπαναστασίου 132), όπου βρίσκονται και σήμερα

1960

1961

Θεμελίωση του αμαξοστασίου του Φοίνικα, στα ανατολικά της πόλης

1972

Θεμελίωση του αμαξοστασίου της Σταυρούπολης, στα δυτικά

1976

Η πρώτη γυναίκα οδηγός στον ΟΑΣΘ

1978

1979

Το πρώτο αρθρωτό λεωφορείο στην Ελλάδα κυκλοφορεί στη Θεσσαλονίκη για λογαριασμό του ΟΑΣΘ

Κυκλοφορία μηνιαίων καρτών απεριορίστων διαδρομών

1987

Ανανέωση της σύμβασης Ελληνικού Δημοσίου-ΟΑΣΘ για την παροχή αστικών μεταφορών στη Θεσσαλονίκη. Επέκταση σε νέες περιοχές. Ανάληψη λεωφορειακών γραμμών που μέχρι τότε κάλυπταν τα ΚΤΕΛ



MILESTONES IN OASTH'S HISTORY

Law 3721/1957 establishes the OASTH, which is based in Thessaloniki and aims to provide urban bus transportation services for the city. A private-law legal entity, with shares. Coverage of the urban areas of Thessaloniki, within a 10-kilometre radius of the White Tower. Abolition of the trams, with the option for their former employees to join the OASTH workforce

1957

Inauguration of the OASTH offices (and its first depot)

1960
1961

Founding of the Phoinikas depot, in the eastern part of the city

1972

Founding of the Stavroupoli depot, in the western part of the city

1976

The first female driver at OASTH

1978

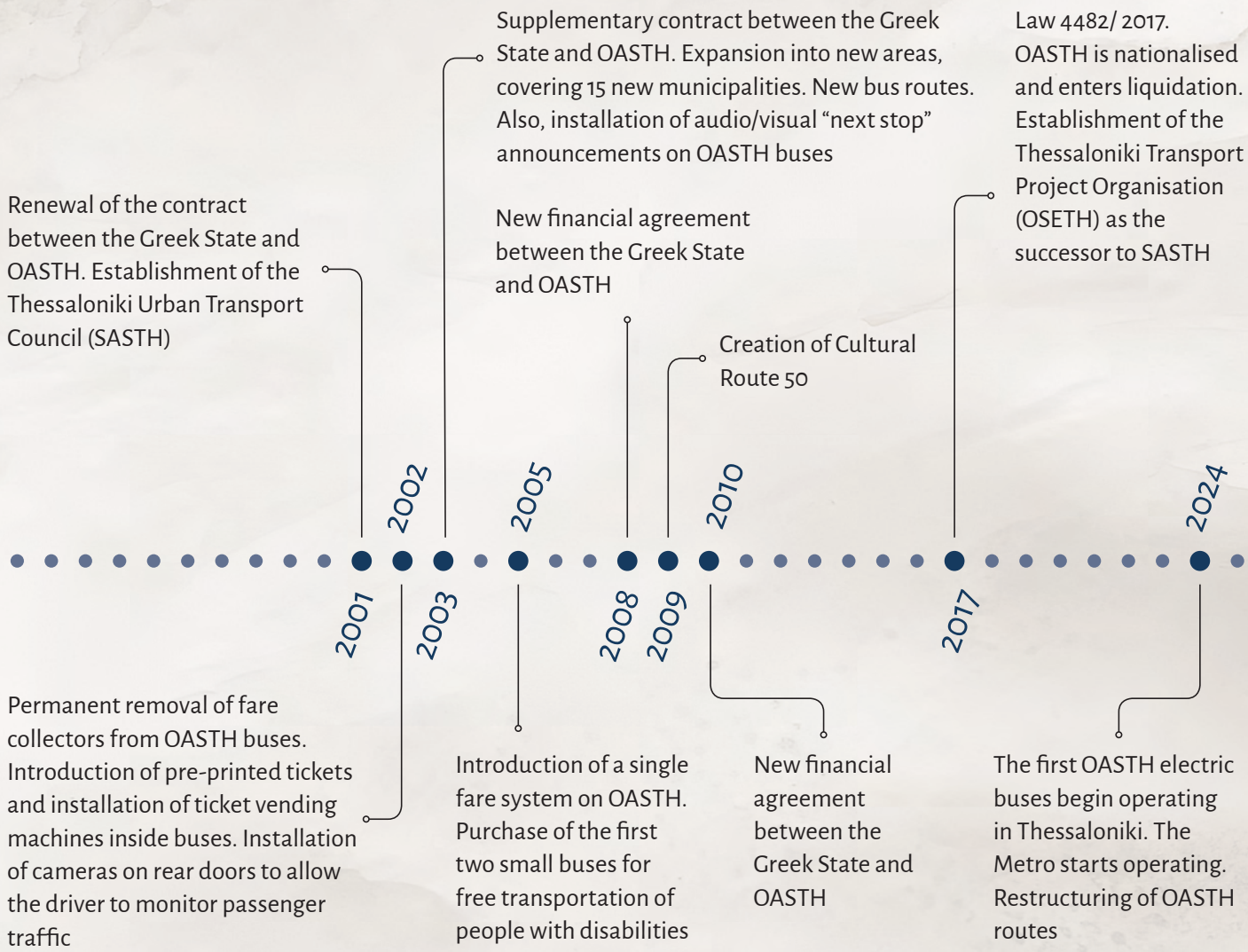
The first articulated bus in Greece enters service in Thessaloniki, operated by OASTH

1979

Introduction of monthly unlimited ride passes

1987

Renewal of the contract between the Greek State and OASTH for the provision of urban transportation in Thessaloniki. Expansion into new areas. New bus routes previously covered by KTEL



A) Πρωτογενείς πηγές

- ◆ Αρχείο Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης:
- ◆ Πρακτικά Διοικητικού Συμβουλίου (έτη 1979, 1983, 1985, 1990, 2001)
- ◆ Φωτογραφικό αρχείο
- ◆ Αρχείο μετόχων

B) Νομοθετικά διατάγματα

Νόμος 3721/ 1957, Νόμος 716/ 1970, Νόμος 866/ 1979,
Νόμος 2465/ 1997, Νόμος 2898/ 2001, Νόμος 3652/ 2008
Νόμος 3897/ 2010, Νόμος 4482/ 2017, Νόμος 4640/ 2019

Γ) Διαδικτυακές πηγές

- ◆ Βιβλιοθήκη της Βουλής των Ελλήνων: Ιστορική μνήμη - Πολιτικός λόγος - Ψηφιακή κληρονομιά. Ψηφιακό Αρχείο Εφημερίδων και Ψηφιακό Αρχείο Συζητήσεων της Βουλής. Διαθέσιμα ηλεκτρονικά: <https://digitallibrary.parliament.gr/>
- ◆ Efimeris: Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Εφημερίδων και Περιοδικού Τύπου. Διαθέσιμη ηλεκτρονικά: <http://efimeris.nlg.gr/ns/main.html>
- ◆ ΗΡΑΚΛΗΣ-ΠΣΑΘ: Ηρακλής-Προμηθευτικός Συνεταιρισμός Αυτοκινητιστών Θεσσαλονίκης. Διαθέσιμο ηλεκτρονικά: <https://iraklis-psath.gr/>
- ◆ «Θεσσαλονίκη: Το λεωφορείο που λατρεύουν Γερμανοί και Ισραηλινοί – Τι σημαίνει το “50”»;», διαδικτυακή σελίδα *Go Car*, διαθέσιμο ηλεκτρονικά: https://www.gocar.gr/news/feed/47028,8essalonikh_lewforeio_Germanoi_50.html
- ◆ ΚΤΕΛ, <https://ktelthes.gr/istoriki-anadromi/>
- ◆ «Ξεπέρασε τα 40.000 δρομολόγια η “Πολιτιστική Γραμμή” του ΟΑΣΘ», διαδικτυακή σελίδα *Biscotto Thessaloniki*, διαθέσιμο ηλεκτρονικά: <https://biscotto.gr/xeperase-ta-40-000-dromologia-i-politistiki-grammi-toy-oasth/>
- ◆ ΟΑΣΘ, <https://www.oasth.gr/>
- ◆ «ΟΑΣΘ: Η ιστορία του (Μέρη 1-3)»: Ντοκιμαντέρ για τα 50 χρόνια του Οργανισμού, διαθέσιμο ηλεκτρονικά: <https://www.youtube.com/watch?v=9vfY97YKqZO&t=407s>
- ◆ Ομάδα Φίλων Συγκοινωνιών ThessTrans.com, διαδικτυακή σελίδα. Διαθέσιμη ηλεκτρονικά: <https://thesstrans.com/>
- ◆ ΟΣΕΘ, <https://oseth.com.gr/el/>
- ◆ «Παλιά Έλληνικά Λεωφορεία / Bus Oldtimers Hellas», ομάδα Facebook
- ◆ «Παλιές φωτογραφίες της Θεσσαλονίκης - Old Photos of Thessaloniki», ομάδα Facebook
- ◆ Τζήμου Κύα, «Η ιστορία του ΟΑΣΘ ξεκινάει με τον θάνατο του τραμ. Τα πρώτα αμαρτωλά χρόνια», διαδικτυακή σελίδα *Parallaxi*, διαθέσιμο ηλεκτρονικά: <https://parallaximag.gr/thessaloniki-news/i-istoria-tou-oasth-xekinai-me-ton-thana>
- ◆ Τζήμου Κύα, «1957-2014: Το φαινόμενο ΟΑΣΘ. Από το ξεκίνημα στην απαξίωση», διαδικτυακή σελίδα *Parallaxi*, διαθέσιμο ηλεκτρονικά: <https://parallaximag.gr/thessaloniki-news/1957-2014-to-fenomeno-oasth>
- ◆ «Thessaloniki: Transportation and Environmental Issues», ομάδα Facebook
- ◆ Τούλα Μαρίνα, «Magic bus “78N”», διαδικτυακή σελίδα *Parallaxi*, διαθέσιμο ηλεκτρονικά: <https://parallaximag.gr/thessaloniki-news/maties-ston->

poli/magic-bus-78n?fbclid=IwY2xjawM-LTRleHRuA2FlbQlxMQABHgF7g7PRwokNp1rPUNIfIUXV76oWf_LjjuX32sEdQgfcc8xT5Ha7qb83zjUu_aem_BKdqJN3RXBCh7ZEIkq-Qwg

- ◆ Τούλας Γιώργος, «Όποιος τη νύχτα περπατεί...», διαδικτυακή σελίδα *Parallaxi*, διαθέσιμο ηλεκτρονικά: <https://parallaximag.gr/parallax-view/opios-ti-nichta-perpati>
- ◆ «Χριστίνα», 1960 – Πλάνα Θεσσαλονίκης», βίντεο στο Youtube, διαθέσιμο ηλεκτρονικά: https://www.youtube.com/watch?v=Es17SnY_eZU

Δ) Βιβλιογραφία

- ◆ Αδάμ-Βελένη, Π. - Γ. Α. Μυλόπουλος (επιμ.) 2018, *Μετρό-ντας την ιστορία της Θεσσαλονίκης – The metro-nome of Thessaloniki's history*, Θεσσαλονίκη.
- ◆ Αναστασιάδης, Γ. 1998, «Τα προπολεμικά λεωφορεία στη Θεσσαλονίκη», *Αστικά* 7, 6-7.
- ◆ Αναστασιάδης, Γ. 1999, *Τα δρομολόγια της μνήμης στη συγκοινωνία της πόλης. Μια αδιάκοπη διαδρομή στη Θεσσαλονίκη, 1893-1999*, Θεσσαλονίκη.
- ◆ Βούγιας, Σπ. 1998, *Η Θεσσαλονίκη είναι μία πεταλούδα*, Θεσσαλονίκη.
- ◆ Ευθυμίου, Γ. - Α. Λουτράρης 2011, «Υπηρεσία ενημέρωσης χρόνου άφιξης λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΘ μέσω SMS», Διπλωματική εργασία, ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη.
- ◆ Εφημερίδα *Μακεδονία* 2011, *Εφημερίδα Μακεδονία. Ένας αιώνας ιστορία... 1911-2011*, Θεσσαλονίκη.
- ◆ Ζαφείρης, Χρ. 1990, *Θεσσαλονίκης τοπιογραφία*, Θεσσαλονίκη.
- ◆ Ζαφείρης, Χρ. 1994, *Εν Θεσσαλονίκη, 1900-1960*, Αθήνα.
- ◆ Ζαφείρης, Χρ. 2004, *Η μνήμη της πόλης. Κείμενα και σπάνιες φωτογραφίες για τη Θεσσαλονίκη*, Θεσσαλονίκη.
- ◆ Ζαφείρης, Χρ. 2007, *Η μνήμη της πόλης. Η Θεσσαλονίκη τον 19ο και τον 20ό αιώνα*, Αθήνα.
- ◆ Ζέρβα, Ε. 1998, «Το έργο συνεχίζεται...», *Θεσσαλονίκη*, φ. 30ής Ιουνίου 1998.
- ◆ Θεολόγου, Κ. - Μ. Κωνσταντινίδη 2010, *Το μετρό μετρά τη Θεσσαλονίκη. Η ιστορία και τα μνημονικά ίχνη του πολιτισμού στα τεχνικά έργα*, Θεσσαλονίκη.
- ◆ Κοινή έκδοση Δήμων-Κοινοτήτων Θεσσαλονίκης 1965, ΟΑΣΘ, ΝΔ 3721/1957, Θεσσαλονίκη.
- ◆ Κοκκαλίδου-Ναχμία, Ν. 1998, *Παλιά Θεσσαλονίκη και ιστορική διαδρομή της ΔΕΘ*, Θεσσαλονίκη.
- ◆ Νανιόπουλος, Αρ. - Δημ. Ναλμπάντης 2002, *Ο αστικός συγκοινωνιακός σχεδιασμός στην πόλη της Θεσσαλονίκης κατά τη διάρκεια του 20ού αιώνα (Ανάπτυξη από την επιστημονική επετηρίδα Θεσσαλονίκη του Κέντρου Ιστορίας Θεσσαλονίκης)*, Θεσσαλονίκη.
- ◆ Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης 1985, *Οδηγός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης – Μια έκδοση του ΟΑΣΘ για τα 2.300 χρόνια της Θεσσαλονίκης*, Θεσσαλονίκη.
- ◆ Παπαϊωάννου, Στ. 1998, «Μνήμες μισού αιώνα στο τιμόνι», *Αστικά* 7, 8-9.
- ◆ Petropoulos, E. 1980, *Old Salonica*, Αθήνα.
- ◆ Σούλας, Ν. - Μ. Μπεδρελίδου-Κυριακοπούλου 2002, *Μνήμες Θεσσαλονίκης*, Θεσσαλονίκη.

Η ΕΚΔΟΣΗ

**Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης
από το 1957 μέχρι σήμερα**

ΥΛΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ
Ν. Κ. ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ε.Π.Ε.



ΓΙΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ
ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΤΥΠΩΘΗΚΕ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΟ 2026





