

ΕΙΣΗΓΗΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Τοῦ Σχεδίου Νόμου «Περὶ Ὁργανώσεως τῶν Ἀστικῶν Συγκοινωνιῶν Πρωτεύουσας καὶ ἄλλων τινῶν διατάξεων.

Πρὸς τὴν Βουλὴν τῶν Ἑλλήνων

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ὡς γνωστὸν τὶς τελευταῖες δεκαετίες παρατηρεῖται σὲ διεθνή κλίμακα ὑψηλὴ πληθυσμιακὴ διόγκωσις τῶν ἀστικῶν κέντρων, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν δημιουργίαν τεραστίων προβλημάτων πού ἐπηρεάζουν τόσο τὴν ἐμαλὴ λειτουργία τῶν πόλεων ὅσο καὶ τὴν δυνατότητα ἱκανοποίησης τῶν οικονομικῶν καὶ κοινωνικῶν ἀναγκῶν τῶν κατοίκων τους. Πράγματι, οἱ μεγάλες πληθυσμιακὲς συγκεντρώσεις δημιουργοῦν μία σειρά προβλημάτων πού ἔχουν δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις στὴ διακίνηση τῶν κατοίκων στὸ ἀστικὸ περιβάλλον, στὴν ἐξυπηρέτηση τοῦ πληθυσμοῦ μὲ βασικὰ δίκτυα ὑδρεύσεως, ἀποχετεύσεως κλπ.

Στὸ γενικὸ αὐτὸ κανόνα δὲν ἀποτελεῖ ἐξίχρηση ἡ Χώρα μας, πού ὅπως προκύπτει ἀπὸ στοιχεῖα τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. (Ὁργανισμὸς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ Ἀναπτύξεως), παρουσιάζει τὴν εἰκοσαετία 1950-1970 ἕναν ἀπὸ τοὺς ὑψηλότερους ρυθμοὺς ἀστικοποίησης μεταξὺ τῶν κυριωτέρων Εὐρωπαϊκῶν Χωρῶν. Τὰ στοιχεῖα αὐτὰ φαίνονται στὸν παρακάτω πίνακα :

Χώρα	% πληθυσμοῦ σὲ ἀστικὰ κέντρα ἄνω τῶν 100.000 κατοίκων			% μεταβολῆς μεταξὺ 1950-1970
	1950	1960	1970	
Ἀγγλία	67	67	67	0
Γαλλία	26	31	39	50
Γερμανία	48	50	52	8
Βέλγιο	29	28	28	0
Αὐστρία	38	38	37	-3
Ὁλλανδία	36	38	46	28
Ἰταλία	20	24	29	45
Ἑλλάδα	22	27	31	41
Πορτογαλλία	22	23	27	23
Γιουγκοσλαβία	12	15	19	48

Εἰδικὰ γιὰ τὴν περιοχὴ τῆς Πρωτεύουσας στὴν εἰκοσιπενταετία 1951-1976 παρουσιάσθηκε σύμφωνα μὲ στοιχεῖα τῆς ΕΣΥΕ (Ἐθνικὴ Στατιστικὴ Ὑπηρεσία τῆς Ἑλλάδος), ὁ παρακάτω δείκτης ἀστικοποίησης :

Ἔτος	Πληθυσμὸς τῆς Πρωτεύουσας ὡς % τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Χώρας
1951	17 %
1961	22 %
1971	29 %
1976	35 %

Ὁ ἀριθμὸς τῶν ὀχημάτων πού κυκλοφοροῦν στὴν περιοχὴ αὐτὴ ἀγγίζει τὰ 2/3 τοῦ συνόλου τῆς Χώρας, ἢ σὲ ἀπόλυτους ἀριθμοὺς 400.000 ὀχήματα περίπου.

Ἡ κυκλοφοριακὴ καὶ συγκοινωνιακὴ κατάσταση στὴν περιοχὴ τῆς Πρωτεύουσας χαρακτηρίζεται ἀπὸ τὰ ἐξῆς δεδομένα :

α) Ἀνεπαρκὲς ὀδικὸ δίκτυο τόσο ἀπὸ τὴν ἀπόψη τῆς διατάξεως καὶ τῆς κυκλοφοριακῆς ἱκανότητος τῶν βασικῶν ἀρτηριῶν ὅσο καὶ ἀπὸ τὴν ἀπόψη τοῦ ὀδικοῦ μήκους τῶν βασικῶν ὁδῶν. Ἀποτέλεσμα τῶν παρὰ πάνω δυσμενῶν συνθηκῶν εἶναι οἱ πολὺ χαμηλὲς ταχύτητες κίνησης γιὰ ὅλα τὰ ὀχήματα (ἐπιβατικά καὶ λεωφορεῖα) ὅπως δὲ προκύπτει ἀπὸ στοιχεῖα τῆς Μελέτης Κυκλοφορίας καὶ Μεταφορῶν Περιοχῆς Ἀθηνῶν-Ἀττικῆς (Μελέτη Smith, 1974), ὀδηγούμεθα σὲ περαιτέρω ἐπιδείνωση τῆς κυκλοφοριακῆς συμφορήσης πού ἔχει σάν συνέπεια μία τεράστια ἀπώλεια ὥρων σὲ βάρους τῶν ὥρων ἀνάπαυσης καὶ ἀναψυχῆς τῶν ἐργαζομένων στὴν Πρωτεύουσα, δίνονται παρακάτω ἀπὸ στοιχεῖα τῆς UITP (Διεθνῆς Ἐνωσις Δημοσίων Μεταφορῶν), οἱ ταχύτητες τῶν λεωφορείων στὶς κεντρικὲς περιοχὲς διαφόρων πόλεων τοῦ ἐξωτερικοῦ γιὰ τὶς περιόδους αἰχμῆς.

Πόλεις

Ταχύτητα (χλμ./ώρα)

Ἀθήνα	7,0
Παρίσι	10,0
Στοκχόλμη	12,0
Ρώμη	13,7
Κωνσταντινούπολη	15,0
Λισσαβώνα	14,6
Μαδρίτη	15,4
Λονδίνο	17,7
Ζυρίχη	18,0
Φρανκφούρτη	19,0
Μόναχο	20,4

6-4-8

β) Μὴ ὀρθολογικὴ λειτουργία τῶν δημοσίων συγκοινωνιῶν. Τὸ δίκτυο τῶν λεωφορειακῶν γραμμῶν τῆς πόλεως δὲν ἔχει προκύψει ἀπὸ ὀρθολογικὴ μελέτη τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν ἀλλὰ ἀπὸ διαδοχικοὺς αὐτοσχεδιασμοὺς προσπαθειῶν ρεσής γραμμῶν. Ἐπίσης ὁ συντονισμὸς μεταξὺ τῶν διαφόρων φορέων εἶναι ἐλλιπὴς καὶ σὲ πολλὰ σημεῖα ἀνύπαρκτος. Σάν ἀποτέλεσμα ὄλων αὐτῶν, τὸ ἐπίπεδο τῆς παρεχομένης ἐξυπηρέτησης εἶναι πολὺ χαμηλό.

γ) Ὑψηλὸ ρυθμὸ αὐξήσεως τῶν ὀχημάτων πού κυκλοφοροῦν στὴν περιοχὴ τῆς Πρωτεύουσας. Ἀπὸ τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνιῶν προκύπτει ὅτι ἐνῶ τὸ 1968 κυκλοφοροῦσαν στὴν περιοχὴ αὐτὴ 170.000 περίπου ὀχήματα, τὸ 1974 ὁ ἀριθμὸς τῶν ὀχημάτων αὐξήθηκε σὲ 330.000, δηλαδὴ κατὰ τὴν περίοδο αὐτὴ παρουσιάσθηκε μέση ἐτήσια αὐξηση ἴση μὲ 12 %. Ὁ ὑψηλὸς ρυθμὸς αὐξήσεως, ἰδιαίτερα τῶν ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων, ἀναμένεται νὰ διατηρηθῆ καὶ τὰ ἐπόμενα χρόνια, γιὰ τὸ δείκτης ἰδιοκτησίας αὐτοκινήτων στὴ Χώρα μας εἶναι μικρὸς σὲ σύγκριση μὲ ἄλλες χώρες. Ἔτσι, στὴν Ἑλλάδα τὸ 1975 εἶχαμε ἕνα αὐτοκίνητο ἀνὰ 21 κατοίκους, ἐνῶ ὁ δείκτης αὐτὸς παρουσιάσθηκε στὴν Δ. Γερμανία τὸ 1957, στὴν Ἰταλία τὸ 1962, στὴν Ἰσπανία τὸ 1967 καὶ στὶς ΗΠΑ τὸ 1918. Σύμφωνα δὲ μὲ τὶς ὑπάρχουσες προβλέψεις, ὁ δείκτης ἰδιοκτησίας γιὰ ὀλόκληρη τὴ Χώρα τὸ 2.000 θὰ εἶναι ἕνα αὐτοκίνητο γιὰ κάθε 4,5 κατοίκους, ἐνῶ στὴν περιοχὴ τῆς Πρωτεύουσας θὰ εἶναι ἕνα αὐτοκίνητο γιὰ κάθε 3,3 κατοίκους. Ἐνδεικτικὰ ἀναφέρουμε ὅτι τὸ 1974 τὰ ἐπίπεδα δεικτῶν ἰδιοκτησίας ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων καὶ σὲ διάφορες χώρες τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ στὴν Ἑλλάδα, ἀπὸ στοιχεῖα τῆς IRF (Διεθνῆς Ὀδικῆ Ὁμοσπονδία), ἦταν τὰ ἐξῆς :

Χῶρες	Κάτοικοι ἀνὰ ἐπιβατικὸ αὐτοκίνητο
Η.Π.Α.	2,0
Σουηδία	3,0
Γαλλία	3,5
Δ. Γερμανία	3,6
Ἑλβετία	3,7
Ἰταλία	4,0
Ἀγγλία	4,1
Ἰσπανία	8,1
Ἑλλάδα	23,0

ε) Ὑψηλὸ συντελεστὴ ἀτυχημάτων, σύμφωνα μὲ στοιχεῖα τῆς IRF, τὸ 1973 συνέβησαν 14.500 ἀτυχήματα στὴν περιοχὴ τῆς Πρωτεύουσας, δηλαδὴ 5,2 ἀτυχήματα σὲ 1.000 κάτοίκους. Τὰ ἀτυχήματα αὐτὰ συνέβαλλαν σημαντικὰ στὴν διαμόρφωση δείκτη ἀτυχημάτων ἴσου μὲ 3,4 γιὰ ὀλόκληρη τὴ Χώρα, πού εἶναι ἕνας ἀπὸ τοὺς μεγαλύτερους τῆς Εὐρώπης σὲ σύγκριση μὲ τὸ 1,7 γιὰ τὴν Γαλλία 2,1 γιὰ τὴν Ἑλβετία καὶ παρὰ τὸ γενονὸς ὅτι ὁ ἀριθμὸς αὐτοκινήτων στὴν Χώρα μας εἶναι ὅπως ἀναφέρθηκε προηγουμένα, πολὺ χαμηλότερος ἀπ' ὅτι στὶς χώρες αὐτές.

στ) Σημαντικὴ χειροτέρευσις τοῦ ἀστικοῦ περιβάλλοντος. Αὐτὴ προκαλεῖται κυρίως ἀπὸ τὰ ἐκπεμπόμενα καυσαέρια πού βλάπτουν τὴν ὑγεία τῶν κατοίκων καὶ προκαλοῦν καταστρεπτικὲς φθορὲς στὰ ἀρχαῖα μνημεῖα τῆς Πρωτεύουσας. Ἡ ἐκπομπὴ τῶν καυσαερίων εἶναι μεγαλύτερη τῆς ἀνεκτῆς, προέρχεται δὲ ἀπὸ τὶς μικρὲς ταχύτητες κίνησης τῶν ὀχημάτων, γιὰ τὶς ὁποῖες μιλήσαμε παραπάνω, ὡς ἐπίσης καὶ ἀπὸ

τις συνεχείς στάσεις, λόγω της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Άλλοι παράγοντες υπεράβισης του περιβάλλοντος είναι ο προκαλούμενος από την κυκλοφορία θόρυβος και η άκαλαισθητή εμφάνιση της πόλης γενικά και ιδιαίτερα των τουριστικών και αρχαιολογικών χώρων της Πρωτεύουσας από τα σταθμευμένα επιβατικά οχήματα στους δρόμους και τα πεζοδρόμια.

Ειδικότερα για τις δημόσιες συγκοινωνίες στην περιοχή της Πρωτεύουσας επισημαίνονται και τα ακόλουθα :

Σήμερα λειτουργούν οι παρακάτω τέσσερες φορείς αστικών συγκοινωνιών, στην περιοχή της Πρωτεύουσας.

α) «Ήλεκτροκίνητα Λεωφορεία Περιοχής 'Αθηνών-Πειραιώς» (ΗΛΠΑΠ Α.Ε.).

β) «'Αστικά Συγκοινωνία Περιοχής 'Αθηνών» (ΑΣΠΑ Α.Ε.).

γ) «'Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι 'Αθηνών - Πειραιώς» (ΗΣΑΠ Α.Ε.), και

δ) «'Ενοποιημένον Κοινόν Ταμείον Εισπραξέων Λεωφορείων» (ΕΚΤΕΛ).

Οι οργανισμοί ΗΛΠΑΠ, ΑΣΠΑ και ΗΣΑΠ είναι ώργανωμένοι σαν ανώνυμες εταιρείες και ανήκουν στο Δημόσιο, ενώ το ΕΚΤΕΛ είναι ιδιωτικός φορέας και αποτελεί κοινοπραξία 2.500 περίπου ιδιοκτητών λεωφορείων. Τα ποσοστά ιδιοκτησίας των ιδιοκτητών κυμαίνονται από τμήμα άκέραιου λεωφορείου μέχρι και περισσότερα του ενός λεωφορεία. Ο αριθμός των οχημάτων και οι διατιθέμενες θέσεις καθημένων και ορθίων σε κάθε φορέα, φαίνονται στον παρακάτω πίνακα :

Φορέας	Λεωφορεία Θερμικά 'Ηλεκ/ κά	Σιδ/κά Τροχ/κά 'Οχήματα	Σύνολον 'Οχημα- τοθέσεων	Κατα- νομή Επιβ. Κινή- σεως
Η.Λ.Π.Α.Π.	8	164	—	16.059 12 %
Α.Σ.Π.Α.	320	—	—	23.577 12 %
Η.Σ.Α.Π.	102	—	147	29.423 17 %
Ε.Κ.Τ.Ε.Λ.	1.385	—	—	105.983 59 %
Σύνολο	1.815	164	147	175.042

'Η επιβατική κίνηση στις μαζικές συγκοινωνίες της 'Αθήνας παρουσιάζει στο σύνολό της συνεχή πτώση από το 1965 και μετά. Αναλυτικά στοιχεία της ΕΣΥΕ δίνονται στον παρακάτω πίνακα (όπου οι μεταφερόμενοι επιβάτες δίνονται σε εκατομμύρια).

Έτος	Σύνολο ΕΗΣ(Μετρό) ΕΚΤΕΛ & ΑΣΠΑ
1965	973 74 757
1968	944 80 717
1971	891 89 672
1973	812 93 589
1974	784 91 564

'Η τάση αυτή μείωσης της επιβατικής κίνησης είναι γενική και παρουσιάζεται σε όλες σχεδόν τις χώρες του κόσμου. Οί λόγοι, στους οποίους οφείλεται, είναι πολλοί και δέν είναι δυνατόν να άπαριθμηθούν εδώ.

Ένας από τους σημαντικώτερους όμως λόγους, είναι η ποιότητα της έξυπηρετήσεως που προσφέρουν σήμερα τα λεωφορεία στην περιοχή της Πρωτεύουσας. Μία βελτίωση στον τομέα αυτό θα έλαττώση το μέγεθος της πτώσης και πιθανόν να την σταματήσει τελείως.

'Η ανάκαμψη της πτώσης της επιβατικής κίνησης και γενικώτερα η αύξηση της χρησιμοποίησης των δημοσίων συγκοινωνιών επιβάλλεται από μία σειρά λόγους, οι κυριώτεροι από τους οποίους είναι :

α) Οί μαζικές συγκοινωνίες χρησιμοποιούν πιδ άπολεσματικά από τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα, το χώρο που διατίθεται για τις αστικές μεταφορές.

β) 'Η καταναλισκομένη ενέργεια, για κάθε μεταφερόμενο επιβάτη, είναι μικρότερη με τις συγκοινωνίες άπ' ότι με τα άλλα μέσα.

γ) 'Η έκπομπή καυσαερίων είναι μικρότερη με τις συγκοινωνίες, συγκριτικά με τον αριθμόν των έξυπηρετουμένων επιβατών.

δ) 'Η μετακίνηση με τις συγκοινωνίες είναι άσφαλέστερη άπ' ότι η μετακίνηση με τα άλλα μέσα.

ε) 'Η άναχαίτιση της πτώσης στη χρησιμοποίηση των δημοσίων συγκοινωνιών και η αντίστοιχη μείωση της χρήσης των ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων συνεπάγεται έξοικονόμηση χρημάτων και συναλλάγματος. Θεωρείται ότι, μέσα στον πρώτο χρόνο λειτουργίας των νεοϊδρυόμενων φορέων θα άντικατασταθούν 400 τουλάχιστον λεωφορεία, θα προκύψουν οι παρακάτω ώφέλειες :

ι) Από την μείωση της κατανάλωσης καυσίμων θα έξοικονομηθή κάθε χρόνο ένα ποσόν που κυμαίνεται από 50 έως 75 εκατομ. δρχ. Το ποσόν αυτό προέρχεται τόσο από την άλλαγή χρήσης του μεταφορικού μέσου από ένα τμήμα του επιβατικού κοινού, όσο και από την έξοικονόμηση καυσίμων που θα προέλθη από την αύξηση των ταχυτήτων κίνησης των οχημάτων στο κέντρο της πόλης.

ii) Από την άποφυγή προμηθείας άνταλλακτικών και έξόδων συντηρήσεως γενικώς των επιβατικών αυτοκινήτων και των λεωφορείων θα προέλθη έξοικονόμηση 30 έως 40 εκατομ. δραχμών το χρόνο, που άντιπροσωπεύουν κατά το ήμισυ συνάλλαγμα.

iii) Από τη μείωση των άναγκών εισαγωγής επιβατικών αυτοκινήτων από το έξωτερικό (λόγω της μείωσης χρήσης των) θα προκύψη έξοικονόμηση ποσού 80 εκατομ. δραχμών το χρόνο που θα είναι επίσης κατά το ήμισυ συνάλλαγμα.

Με την πάροδο του χρόνου και την προοδευτική άντικατάσταση όλων των λεωφορείων που έχουν ηλικία πάνω από 15 χρόνια, εκτιμάται ότι, οι παραπάνω ώφέλειες θα φθάσουν τα 600 περίπου εκατομμύρια δρχ. (όπου περιλαμβάνονται και οι άποσβέσεις των νέων λεωφορείων).

Στις παραπάνω ώφέλειες πρέπει κανείς να προσθήση και πολλές άλλες δευτερεύουσες ώφέλειες όπως π.χ. η μείωση του άκνευρισμού των εργαζομένων, που δημιουργείται από τους μεγάλους χρόνους μετακινήσεων και συνεπώς η αύξηση της άπόδοσης στην εργασία τους, η άποφυγή δαπάνης μεγάλων ποσών για την ύγεια των κατοίκων της περιοχής, λόγω βελτίωσης του περιβάλλοντος.

Το τροχαίο ύλικό των φορέων είναι μεγάλης ηλικίας. 'Η μέση ηλικία σήμερα των θερμικών λεωφορείων του ΕΚΤΕΛ είναι 16,4 χρόνια. Την ηλικία αυτή πρέπει να τη συγκρίνωμε με τον χρόνο ζωής 8 έως 12 ετών που εφαρμόζεται στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες και με τον χρόνο των 15 ετών που δια λόγους οικονομικούς έχει θεσμοθετηθή για τη Χώρα μας. 'Ας σημειωθή ότι από τα 1.385 λεωφορεία του ΕΚΤΕΛ τα 1.029, δηλαδή ποσοστόν 74 %, συμπλήρωσαν 15 χρόνια ζωής.

Πέρα από τα παραπάνω βασικά χαρακτηριστικά του σημερινού συστήματος των αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή της Πρωτεύουσας πρέπει να άναφερθούν και να επισημανθούν ιδιαίτερα και οι ακόλουθοι παράγοντες που επηρεάζουν επίσης δυσμενώς την ποιότητα του συγκοινωνιακού μας συστήματος.

1. 'Η όρθολογική διάταξη του δικτύου των λεωφορειικών γραμμών. Παρατηρείται, συγκεκριμένα, τέτοια διαφοροποίηση της πυκνότητας των λεωφορειικών γραμμών που άντίκειται στις πραγματικές άνάγκες π.χ. περιοχές όπως το Περιστερί, το Αιγάλεω κ.π. παρουσιάζουν μικρότερη πυκνότητα συγκοινωνιακού δικτύου από άλλες περιοχές, παρά το γεγονός ότι στις περιοχές αυτές κατοικεί πληθυσμός με χαμηλό εισόδημα, δηλαδή πληθυσμός που πράγματι έχει

την μεγαλύτερη ανάγκη εξυπηρέτησης από τις συγκοινωνίες. Επίσης μη ορθολογική είναι και η διάταξη των στάσεων των λεωφορείων.

2. Έλλειψη τακτικής δρομολόγησης και μη ακριβής τήρηση των δρομολογίων, με συνέπεια να μη γνωρίζει ο έπιβάτης την ώρα που περνάει το λεωφορείο. Παρατηρείται, επίσης, το φαινόμενο να περιμένει ο έπιβάτης στη στάση χρόνο τριπλάσιο ή τετραπλάσιο από την προγραμματισμένη συχνότητα του δρομολογίου της γραμμής και μετά να φθάνουν μαζί δύο ή τρία λεωφορεία της ίδιας γραμμής. Το φαινόμενο αυτό είναι ένας πρόσθετος παράγων που το έπιβατικό κοινό αγανακτεί και αντί να χρησιμοποιήσει τα μαζικά μέσα συγκοινωνιών, καταφεύγει στο ιδιωτικό αυτοκίνητο ή ταξί.

3. Μη ικανοποιητική συντήρηση των λεωφορείων και άυπαρξία προληπτικής συντήρησης, που έχει σαν αποτέλεσμα να άκινητοποιούνται λεωφορεία στο δρόμο από απρόβλεπτες βλάβες, να μη εκτελούνται τα προγραμματισμένα δρομολόγια και να τλαιπωρηται ακόμη περισσότερο το έπιβατικό κοινό.

4. Άυπαρξία πληροφόρησης του έπιβατικού κοινού, σχετικά με την παρεχόμενη εξυπηρέτηση από το σύστημα συγκοινωνιών. Πράγματι δεν υπάρχουν σήμερα χάρτες που να δείχνουν τις λεωφορειακές γραμμές στην Αθήνα ούτε εκδίδονται για το κοινό πίνακες των δρομολογίων για κάθε γραμμή.

ΕΝΔΕΙΚΝΥΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

Για την αντιμετώπιση του συγκοινωνιακού προβλήματος, όπως αυτό περιγράφηκε σε άδρες γραμμές στα προηγούμενα, χρειάζεται να γίνη μία σειρά ενεργειών και να ληφούν μία σειρά μέτρων. Τα κυριώτερα από τα μέτρα αυτά δίνονται στη συνέχεια.

1. Δημιουργία καταλλήλου δικτύου ελευθέρων και ταχέων λεωφόρων που θα έπιτρέπουν την παράκαμψη του κέντρου της αστικής περιοχής και θα εξασφαλίζουν ικανοποιητική διασύνδεση μεταξύ των διαφόρων περιοχών της Αθήνας. Η δημιουργία ενός τέτοιου συστήματος είναι έπιβεβλημένη γιατί το ποσοστό των διελεύσεων από το κέντρο της Αθήνας θα μειωνόταν σημαντικά αν το επέτρεπε το όδικο δίκτυο.

2. Κατασκευή ύπογειου σιδηροδρόμου (ΜΕΤΡΟ) στους κυκλοφοριακούς διαδρόμους με μεγάλη έπιβατική κίνηση και επέκτασή του στις περιοχές που παρουσιάζουν ταχεία ανάπτυξη, με σκοπό τόσο την ελάφρυνση των έπιφανειακών μέσων μεταφοράς όσο και την εξυπηρέτηση των κατοίκων των άπομακρυσμένων περιοχών.

3. Ορθολογική διάταξη των γραμμών αστικών συγκοινωνιών έπιφανείας, δημιουργία ειδικών γραμμών τροφοδότησης του ΜΕΤΡΟ καθώς και διαφοροποίηση των γραμμών ανάλογα με τις ειδικές ανάγκες του έπιβατικού κοινού.

4. Υιοθέτηση μέτρων για την αύξηση της ταχύτητας των λεωφορείων, όπως π.χ. χρησιμοποίηση λωρίδων και δρόμων άποκλειστικά από τα λεωφορεία.

5. Άνανέωση του παλαιού τροχιακού ύλικού των αστικών συγκοινωνιών. Χρειάζεται να αγορασθούν νέα λεωφορεία διαφόρων τύπων για τις διάφορες γραμμές και κατάλληλα για τις σύγχρονες ανάγκες που θα εξασφαλίζουν μεγαλύτερη άνεση κατά την μετακίνηση των έπιβατών, θα έπιτρέπουν ταχύτερη έπιβίβαση των έπιβατών στις στάσεις, δεν θα άπαιτούν την χρήση εισπράκτορας κ.λ.π.

6. Προγραμματισμένη δρομολόγηση των λεωφορείων και σχολαστική τήρησή της, παράλληλα με υιοθέτηση ικανοποιητικών προτύπων εξυπηρέτησης από τις δημόσιες συγκοινωνίες.

7. Κατάλληλη οργάνωση των φορέων αστικών συγκοινωνιών με σκοπό την καλύτερη αξιοποίηση του τροχιακού ύλικού και την αύξηση της άπόδοσης των έργαζομένων.

8. Έφαρμογή πλέον συγχρόνων συστημάτων φωτεινής σηματοδότησης που θα έπιτρέπουν τον καλύτερο συγχρονισμό και την προσαρμογή του στις εκάστοτε κυκλοφοριακές συνθήκες της πόλης.

9. Άνάλυση όδικών άτυχημάτων και, βάσει αυτής, διαμορφώσει στο όδικο δίκτυο και στο σύστημα ρύθμισης και έλέγχου της κυκλοφορίας.

10. Υιοθέτηση χωροταξικών - πολεοδομικών μέτρων για τη δημιουργία άυτοδύναμων, λειτουργικά, οικιστικών ένοτήτων όπως π.χ.

α) άποκέντρωση των ύπηρεσιών εκείνων που μπορούν να άποκεντρωθούν (π.χ. πρωτοδικεία).

β) θέσπιση κινήτρων (φορολογικών, οικονομικών κ.λπ.) για την δημιουργία περιφερειακών κέντρων έμπορικης εξυπηρέτησης με άπαρκεις χώρους τόσο για την στάθμευση των όχημάτων όσο και για την διακίνηση των πεζών.

γ) διάσπαση της Κεντρικής Άγοράς της Αθήνας σε περιφερειακά τμήματα που να προσφέρουν άνάλογη εξυπηρέτηση.

11. Υιοθέτηση πολιτικής για την στάθμευση των όχημάτων και λήψη μέτρων όπως π.χ.

α) Περιορισμός της στάθμευσης όχημάτων στους δρόμους και ιδιαίτερα στο κέντρο δια της δημιουργίας χώρων στάθμευσης σε κατάλληλα σημεία της πόλης.

β) Δημιουργία χώρων στάθμευσης σε κατάλληλα σημεία εκτός του κέντρου της πόλης, από τα όποια, ή μετακίνηση προς το κέντρο θα γίνεται με δημόσιες συγκοινωνίες.

12. Δημιουργία δικτύου πεζόδρομων στην περιοχή του Κέντρου. Το δίκτυο αυτό θα διευκολύνη την κίνηση των πεζών και των δημοσίων συγκοινωνιών και θα έπιφέρει σημαντική βελτίωση στο περιβάλλον.

13. Ρύθμιση του θέματος της εξυπηρέτησης των μεταφορών με φορηγά, με ταυτόχρονο περιορισμό του άριθμού των σημερινών πρακτορείων και προσφορά χώρου σε ώργανωμένους σταθμούς έμπορικών μεταφορών.

14. Δημιουργία διευκολύνσεων που θα ελαχιστοποιούν τις δυσμενείς έπιπτώσεις από την διέλευση των γραμμών του Ο.Σ.Ε. μέσα από την Πρωτεύουσα, όπως ύποβιβασμός των γραμμών, κατασκευή άνισοπέδων διαβάσεων κ.λπ.

15. Διαφοροποίηση του ώραριού εργασίας των έργαζομένων με σκοπό τόσο την μείωση του συνολικού άριθμού των μετακινήσεων όσο και την άμβλυση των αιχμών της κυκλοφορίας και της ζήτησης μεταφορικών μέσων.

16. Η ένθάρρυνση της χρησιμοποίησης του ίδιου ιδιωτικού όχηματος από περισσότερους από έναν έπιβάτες.

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΜΕ ΤΟΝ ΝΟΜΟ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ

Για την αντιμετώπιση των θεμάτων που διεξοδικά αναφέραμε στο προηγούμενο κεφάλαιο δημιουργείται ένας νέος μελετητικός, προγραμματιστικός και συντονιστικός φορέας, ο Ο.Α.Σ, στον όποιο θα αναφερθούμε λεπτομερέστερα στη συνέχεια. Ο φορέας αυτός σε γενικές γραμμές, προβλέπεται να συντάσση λεπτομερέστατες μελέτες για τα θέματα που περιγράφηκαν, να εισηγείται σε όλους τους άρμόδιους φορείς για την λήψη των άπαραίτητων μέτρων και να παρακολουθή στη συνέχεια την υλοποίηση των προτάσεων και την έφαρμογή των μέτρων ώστε να έπιμβαίνη και πάλι για τις άπαραίτητες χρονικά προσαρμογές και τροποποιήσεις.

Η δεύτερη σημαντική τομή που έπιχειρείται με αυτό το σχέδιο νόμου είναι η δημοσιοποίηση του συγκοινωνιακού φορέα ΕΚΤΕΛ που είναι ο μεγαλύτερος σε δύναμη φορέας σήμερα των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας και που βρίσκεται στα χέρια ιδιωτών λεωφορειούχων. Η δημοσιοποίηση αυτή στηρίχθηκε σε προσεκτική στάθμιση και λεπτομερειακή μελέτη όλων των παραγόντων που έπηρεάζουν

τή συγκοινωνιακή και κυκλοφοριακή πραγματικότητα στη περιοχή της Πρωτεύουσας. Οι διαπιστώσεις που ώδήγησαν στη δημοσιοποίηση αυτή αναφέρονται στη συνέχεια.

Πρώτη βασική διαπίστωση είναι το γεγονός ότι, το Κράτος πρέπει να επεμβαίνει στον καθορισμό του κόμιστρο ώστε αυτό να μην υπερβαίνει ώρισμένα (λογικά) όρια, έστω και αν αυτά είναι χαμηλότερα από την τιμή που θα έπρεπε να έχει το κόμιστρο για να εξισορροπή τις δαπάνες της εκμετάλλευσής των φορέων. Επίσης το Κράτος, πρέπει να καθορίσει και τα πρότυπα για την προσφερομένη εξυπηρέτηση του κοινού. Με τις παρεμβάσεις αυτές και έχοντας υπόψη, την συνεχή πτώση της επιβατικής κίνησης που ήδη αναφέραμε, ή εκμετάλλευση των αστικών συγκοινωνιών εμφανίζεται στις περισσότερες περιπτώσεις έλλειμματική, το δε Κράτος αναπόφευκτα έρχεται να καλύψει τα έλλειμματα αυτά. Παρουσιάζεται συνεπώς το άνορθόδοξο φαινόμενο να έχουμε διανομή επιχειρηματικών κέρδους σε ιδιώτες και συγχρόνως κάλυψη από το Δημόσιο των ελλειμμάτων του ιδιωτικού φορέα με επιδότηση ή δάνεια. Συγκεκριμένα από το 1974 ή εκμετάλλευση του ΕΚΤΕΛ παρουσιάζεται έλλειμματική.

Το 1974 το έλλειμμα ήταν 60 εκατομμύρια δρχ., το 1975 257 εκατ. δρχ., το 1976 323 εκατομ. δρχ., ενώ για το 1977 οι προβλέψεις είναι ότι το έλλειμμα θα φθάσει τα 530 εκατομμύρια δρχ., με την προϋπόθεση σταθερών τιμών καυσίμων και αποδοχών του προσωπικού.

Δεύτερη διαπίστωση αποτελεί το γεγονός ότι, σε μία αστική περιοχή ανεξάρτητα από το αν ή εκμετάλλευση των συγκοινωνιών αφήνει κέρδος ή όχι, χρειάζεται να καταβάλλεται συνεχώς προσπάθεια και να ξοδεύονται μεγάλα ποσά για την συνεχή βελτίωση της παρεχόμενης εξυπηρέτησης, πράγμα που αντιβαίνει σε βασικές αρχές λειτουργίας μιάς ιδιωτικής επιχείρησης. Για την περιοχή της Πρωτεύουσας προέκυψε οξύτατο το πρόβλημα της αντικατάστασης των παλαιών λεωφορείων του ΕΚΤΕΛ, που τα περισσότερα είναι ηλικίας μεγαλύτερης από 15 χρόνια και σε πολύ κακή κατάσταση συντήρησης (αποτέλεσμα και αυτό της όλης οργανωτικής δομής του ΕΚΤΕΛ). Για την αντικατάσταση των λεωφορείων οι ιδιοκτήτες επρόβαλαν υπερβολικές απαιτήσεις για άμεση δανειοδότηση ή έγγραψεις από το Κράτος, εξυπηρέτηση των δανείων αυτών από το κόμιστρο, δηλαδή από το επιβατικό κοινό, καθώς και απαλλαγή από φόρους και δασμούς.

Τρίτη βασική διαπίστωση είναι το γεγονός ότι πραγματικός συντονισμός και ορθολογική οργάνωση των αστικών συγκοινωνιών στη νευραλγική αυτή περιοχή της χώρας μπορεί να υπάρξει μόνον όταν όλοι οι συγκοινωνιακοί οργανισμοί ελέγχονται από το Κράτος. Αυτό θα ήταν πρακτικώς ακατόρθωτο εάν το 60 % του όλου συγκοινωνιακού έργου στην περιοχή ελεγχόταν από ιδιωτικό φορέα.

Τετάρτη, τέλος, διαπίστωση είναι το γεγονός ότι ο ιδιωτικός φορέας ΕΚΤΕΛ λόγω των ανεπαρκειών που παρουσιάζει στον οικονομικό, οργανωτικό και λειτουργικό τομέα ήταν αδύνατον να συνεχίσει την παροχή της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης σύμφωνα με τα πρότυπα που επιβάλλουν οι διεθνείς αντιλήψεις για τον τομέα των αστικών συγκοινωνιών.

Στη συνέχεια εξετάστηκε αν ο διάδοχος φορέας του καταργουμένου ΕΚΤΕΛ θα έπαιρνε την μορφή της δημοσίας ή της δημοτικής επιχείρησης και στο σημείο αυτό διεξοδική θεώρηση των σχετικών πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων έδειξε ότι ή δημοτική επιχείρηση, εάν άμεση λύση έπρεπε αναζητηθεί να απορριφθεί. Οι λόγοι που έδειξαν ότι ή λύση της δημοτικοποίησης δεν μπορούσε να εφαρμοσθεί, ήταν οι εξής :

α) Σήμερα στη εκτεταμένη περιοχή της Πρωτεύουσας δεν υπάρχει ένας μόνος φορέας τοπικής αυτοδιοικήσεως αλλά ένας μεγάλος αριθμός Δήμων και Κοινοτήτων. Ο

κατακερματισμός αυτός θα δημιουργούσε τεράστια προβλήματα στον έλεγχο και την έποπτεία του φορέα καθώς και στον καθορισμό στάσεων, τερμάτων, διαδρομών κλπ. για τις λεωφορειακές γραμμές.

β) Η τοπική αυτοδιοίκηση, όπως εμφανίζεται σήμερα, δεν έχει πείσει ότι μπορεί να αναλάβει την ευθύνη για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση. Το έργο αυτό είναι τεράστιο, δημιουργεί μεγάλα προβλήματα και έχει σημαντικές επιπτώσεις στην καθημερινή ζωή των κατοίκων. Η τοπική αυτοδιοίκηση δεν έχει σήμερα την αναγκαία οργανωτική υποδομή ούτε το απαραίτητο έμφυχο ύλικό για να αναλάβει την ευθύνη των αστικών συγκοινωνιών.

γ) Αναφέραμε ήδη ότι το κόμιστρο πρέπει να παραμένει σε χαμηλά επίπεδα. Αυτή ή κοινωνική ανάγκη μαζί με την τεράστια αύξηση των λειτουργικών δαπανών των συγκοινωνιακών φορέων τα τελευταία χρόνια, οδηγούν σε επιδοτήσεις των φορέων.

Τέτοιες επιδοτήσεις δεν μπορεί να αναληφθούν από την τοπική αυτοδιοίκηση γιατί, ως γνωστόν, οι Δήμοι και οι Κοινοτικές παρουσιάζουν από μόνες τους τεράστια έλλειμματα.

Παρ' ότι αρχικά δεν προβλέπεται ή δημοτικοποίηση των συγκοινωνιακών φορέων θα ήταν εύχης έργο στο μέλλον ή τοπική αυτοδιοίκηση να αναλάβει τους συγκοινωνιακούς φορείς. Στη κατεύθυνση αυτή υπάρχει μία καινοτομία στο σχέδιο νόμου. Πράγματι ή τοπική αυτοδιοίκηση έχει μόνον δεν άγνοείται αλλά προβλέπεται ή συμμετοχή εκπροσώπων της στα Διοικητικά Συμβούλια των οργανισμών ΘΕΡΑΠ και ΟΑΣ, όπως θα αναφέρουμε στα παρακάτω.

Συνοπτικά ή λύση που προτείνεται με το παρόν σχέδιο νόμου προβλέπει :

α) Τή δημιουργία του συντονιστικού, μελετητικού και προγραμματιστικού φορέα (ΟΑΣ), που επιπλέον θα έποπτεύη τους συγκοινωνιακούς φορείς (Κεφάλαιο Α' του Νόμου).

β) Τή δημιουργία ενιαίου φορέα θερμικών λεωφορείων για τη περιοχή της Πρωτεύουσας (ΘΕΡΑΠ) που θα διαδεχθεί τους σημερινούς φορείς ΕΚΤΕΛ και ΑΣΠΑ (Κεφάλαιο Β' του Νόμου).

γ) Τή διατήρηση ανεξαρτήτων των φορέων ΗΛΠΑΠ και ΗΣΑΠ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α΄

ΣΥΣΤΑΣΗ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΩΝ

Είπαμε ήδη ότι, εάν συμβολή στην αντιμετώπιση του συνολικού κυκλοφοριακού και συγκοινωνιακού προβλήματος της Πρωτεύουσας και λαμβάνοντας υπόψη την σημερινή κατάσταση και τις υπάρχουσες δυνατότητες, προτείνεται με το σχέδιο νόμου ή δημιουργία ενός συντονιστικού, μελετητικού και προγραμματιστικού φορέα των αστικών συγκοινωνιών για την περιοχή της Πρωτεύουσας. Ο φορέας αυτός, που ονομάζεται «Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών» (ΟΑΣ), είναι Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου, που ανήκει έξ ολοκλήρου στο Δημόσιο.

Οι βασικές αρχές, στις οποίες στηρίχθηκε ή δημιουργία του ΟΑΣ είναι :

α) Η διαπίστωση ότι, το σύστημα των μεταφορών σε μία αστική περιοχή, αποτελεί ενιαίο σύνολο, τα δε συστατικά στοιχεία αυτού (λεωφορεία, τρόλλεϋ, αστικός σιδηρόδρομος), δεν μπορούν να λειτουργούν ανεξάρτητα το ένα από το άλλο.

β) Η αδυναμία παρακολούθησης τόσο εκτεταμένου έργου από το Υπουργείο Συγκοινωνιών, που είναι επιτελική Υπηρεσία, ασχολουμένη με το σύνολο των μεταφορών για ολόκληρη τη Χώρα.

γ) Η διαπίστωση ότι, τα σχετικά προβλήματα για την περιοχή της Πρωτεύουσας από τη φύση και την έκτασή τους, δικαιολογούν τη δημιουργία ανεξαρτήτου Οργανισμού για την Πρωτεύουσα.

Ο ΟΑΣ προορίζεται να αναλάβει έργο, το οποίο σήμερα με δέν γίνεται καθόλου (όπως ο προγραμματισμός, και ο σχεδιασμός και ο συντονισμός) είτε γίνεται αλλά σε μικρό βαθμό και άσυντόνιστα (όπως η έποπτεία της παρεχόμενης υπηρετήσεως). Συγκεκριμένα, έργο του ΟΑΣ είναι :

α) Ο συντονισμός της λειτουργίας όλων των φορέων αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή της Πρωτεύουσας.

Αυτό σημαίνει ότι, ο ΟΑΣ θα μελετήσει τις γραμμές, π.χ. καθορίσει τα δρομολόγια των φορέων και θα επιφέρει τις ανάλογες αλλαγές, ώστε να μην υπάρχει ανταγωνισμός και αλληλοεπιπλοκή μεταξύ τους. Συγκεκριμένα, θα δημιουργηθούν συλλεκτήριες λεωφορειακές γραμμές, που θα τροποδοτούν τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο, ή τα τρόλλεϋ, θα μελετηθεί ή δημιουργία ζωνών προστασίας του περιβάλλοντος από τα καυσαέρια, θα καθιερωθούν κοινά είσιτήρια για όλα τα μεταφορικά μέσα και γενικά θα καθορισθεί κοινή πολιτική εκμετάλλευσής των αστικών συγκοινωνιών στην περιοχή, με στόχο πάντοτε την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

β) Η έποπτεία και ο έλεγχος των φορέων ώστε να εξασφαλίζεται η εκπλήρωση των διαφόρων υποχρεώσεών τους και η τήρηση των δρομολογίων και των σχετικών κανονισμών, γενικώτερά.

γ) Η συστηματική ανάλυση των στοιχείων εκμετάλλευσής του συνόλου των φορέων αστικών συγκοινωνιών στην Πρωτεύουσα και η σχετική εισήγηση για τον καθορισμό του κομίστρου.

δ) Ο σχεδιασμός και ο προγραμματισμός όλων των δημοσίων συγκοινωνιών στην περιοχή. Η δραστηριότητα του «σχεδιασμού», συνεπάγεται τη λήψη μέτρων δια βελτίωση της σημερινής μορφής του συστήματος, έτσι ώστε να ικανοποιούνται συγκεκριμένοι στόχοι. Ο σχεδιασμός είναι μία συνεχής διαδικασία μελέτης που περιλαμβάνει τέσσερα βασικά στάδια : την διερεύνηση της υφιστάμενης κατάστασης, την πρόβλεψη των μελλοντικών αναγκών, την διατύπωση και αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων και την έπιλογή της πιο προσηγούτερης, που τελικά θα εφαρμοσθεί. Αποτέλεσμα θα είναι να καθορισθεί πρόγραμμα ανάπτυξης των αστικών συγκοινωνιών στην Πρωτεύουσα, πρόγραμμα συντήρησης και αντικατάστασης των οχημάτων, πολιτική κομίστρου, μέτρα για την αύξηση της επιβατικής κίνησης κλπ. Η έπιλογή σήμερα μιας διαδικασίας σχεδιασμού, αποτελεί άναμφίβολα ένα από τα βασικότερα αίτια για την άπαράδεκτη κατάσταση στις συγκοινωνίες της Πρωτεύουσας.

ε) Η ανάθεση και έπιβλεψη των μελετητικών έργασιών για την κατασκευή του νέου δικτύου γραμμών του αστικού σιδηροδρόμου (ΜΕΤΡΟ). Το έργο αυτό είναι σημαντικό και ανατίθεται στην ΘΕΡΑΠ, τόσο γιατί είναι ο φυσικός φορέας του, όσο και γιατί θα διαθέτη το κατάλληλο επιστημονικό προσωπικό.

Το έργο του ΟΑΣ, που αναφέρεται στην έποπτεία και τον έλεγχο των συγκοινωνιακών φορέων, γίνεται σήμερα κατά ένα μέρος μόνο, από τον Όργανισμό Έλέγχου των δ' Αυτοκινήτων Συγκοινωνιών (ΟΕΑΣ).

Πράγματι, ο ΟΕΑΣ σήμερα έλέγχει μερικώς μόνο τους Όργανισμούς ΕΚΤΕΛ και ΑΣΠΑ. Με την ανάληψη του έργου αυτού από τον ΟΑΣ, ο ΟΕΑΣ καταργείται και το προσωπικό του μεταφέρεται στο Υπουργείο Συγκοινωνιών.

Σα πρώτο βήμα στην κατεύθυνση της ένεργου συμμετοχής της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στον τομέα των αστικών συγκοινωνιών, προβλέπεται η συμμετοχή στο Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΑΣ ενός εκπροσώπου της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Η συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης αποτελεί μία από τις βασικότερες και ριζοσπαστικότερες καινοτομίες που εισάγονται με το προτεινόμενο σχέδιο νόμου.

Δεύτερη, τέλος, καινοτομία που εισάγεται είναι η δημιουργία του Συμβουλευτικού Συμβουλίου των Αστικών Συγκοινωνιών για έκφραση γνώμων και εισήγηση θεμάτων προς το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΑΣ.

Στο Συμβουλευτικό αυτό Συμβούλιο, εκπροσωπούνται η Ε.Π.Α, ή ΓΣΕΕ, το ΤΕΕ και άλλοι ενδιαφερόμενοι φορείς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β'

ΣΥΣΤΑΣΗ ΦΟΡΕΑ ΘΕΡΜΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ (ΘΕΡΑΠ)

Όπως αναφέραμε στο Κεφάλαιο Β' του νόμου προβλέπεται η δημιουργία ενός ενιαίου φορέα για το σύνολο σχεδόν των θερμικών λεωφορείων που κυκλοφορούν στην περιοχή της Πρωτεύουσας. Ο φορέας αυτός θα προκύψη από την συνένωση των σήμερα ανεξάρτητα λειτουργούντων φορέων ΕΚΤΕΛ και ΑΣΠΑ.

Η συνένωση αυτή κρίθηκε σκόπιμη για τους εξής λόγους :

α) Και οι δύο φορείς αυτοί λειτουργούν στην ίδια περιοχή — την αστική περιοχή της Πρωτεύουσας — και εξυπηρετούν τις συγκοινωνιακές ανάγκες με το είδος τροχαίου υλικού, δηλαδή θερμικά λεωφορεία.

β) Η μέχρι σήμερα κύρια διαφορά τους ήταν στην ιδιοκτησία. Η ΑΣΠΑ ήταν κρατική έπιχειρήσις ενώ το ΕΚΤΕΛ άνηκε σε ιδιώτες λεωφορειούχους. Με τη δημοσιοποίηση του ΕΚΤΕΛ, για την οποία ήδη μιλήσαμε εξέλιπε ο ένας βασικός λόγος της διατήρησης των φορέων αυτών ανεξαρτήτων.

γ) Με τη συνένωση θα μπορή να πραγματοποιηθή καλύτερη οργάνωση και θα εξασφαλισθούν οικονομίες από την συγχώνευση και αναδιάρθρωση των διοικητικών κυρίως υπηρεσιών.

Ο διάδοχος φορέας των ΕΚΤΕΛ και ΑΣΠΑ ονομάζεται ΘΕΡΑΠ και αποτελεί νομικόν πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου με μόνο μέτοχο το Δημόσιο, το οποίο θα αγοράση τα καινούργια λεωφορεία του Όργανισμού και θα δημιουργήση τις απαιτούμενες έγκαταστάσεις για την καλή συντήρηση και έπισκευή τους. Στην άρχη και για τη χρονική περίοδο μέχρι την αντικατάσταση των λεωφορείων των μετόχων του καταργουμένου ΕΚΤΕΛ, ο Όργανισμός εκμεταλλεύεται τα παλαιά λεωφορεία με μίσθωμα ή θα μπορέ να εξαγοράση όσα λεωφορεία δέν έχουν συμπλήρωση 15 χρόνια ζωής έφ' όσον θα συμφωνή σ' αυτό και ο λεωφορειούχος. Επίσης ο Όργανισμός εκμεταλλεύεται καινούργια λεωφορεία που θα μπαίνουν σταδιακά σε κυκλοφορία.

Η κυριότητα των λεωφορείων που δέν θα εξαγορασθούν παραμένει στους λεωφορειούχους. Ο ιδιοκτήτης μπορέ, μετά την αντικατάστασή του, να το εκποιήση ή να το διαθέση όπου θέλει. Κάθε λεωφορειούχος, έναντι ενός χρηματικού πεισού, αναλαμβάνει την υποχρέωση μέχρι αντικατάστασεως του λεωφορείου του, να το συντηρή, να το έπισκευάζη και να το διαθέτη στον όργανισμό για χρήση και εκμετάλλευση, καθημερινά σε καλή κατάσταση.

Επίσης στους λεωφορειούχους δίνεται μία άδεια ταξί ή φορτηγού αυτοκινήτου για κάθε άκέραιο λεωφορείο. Έτσι, εξασφαλίζεται η συνέχιση της επαγγελματικής του δραστηριότητάς, στον τομέα των συγκοινωνιών και μεταφορών. Έναλλακτικά ο λεωφορειούχος μπορέ να έπιλέξη χρηματικό ποσό που άνέρχεται σε 500.000 δρχ. και δίδεται στον λεωφορειούχο με το τέλος της μίσθωσης του λεωφορείου του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Γ'

ΡΥΘΜΙΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΣΕΩΣ

Μέσα στον γενικό στόχο της οργάνωσης των δημοσίων συγκοινωνιών που σκοπεύεται με το παρόν σχέδιο νόμου, στο Κεφάλαιο Γ' ο στόχος αυτός επεκτείνεται και στον τομέα της εξυπηρέτησης που παρέχουν τα επιβατικά όχηματα δημοσίας χρήσης (ταξί).

Έτσι για πρώτη φορά έπιτρέπεται η δημιουργία εταιρειών ταξί από αυτοκινήτιστές σύμφωνα με τα πρότυπα

αντιστοίχων εταιρειών που ύφίστανται σε μεγάλα αστικά κέντρα του εξωτερικού. Οί κυριώτερες ωφέλειες που θα προκύψουν από μία τέτοια οργάνωση αναμένεται να είναι οι εξής :

α) Η ύπαρξη εταιρειών επιτρέπει την καθιέρωση πλέον προηγμένων συστημάτων επικοινωνίας μεταξύ πελάτου και οδηγού ταξί, πράγμα που βελτιώνει αισθητά το επίπεδο της παρεχομένης εξυπηρέτησης προς το κοινό.

β) Δεύτερο επακόλουθο των βελτιωμένων συστημάτων επικοινωνίας είναι το ότι θα μειωθούν οι κενές (άνευ επιβάτου) διαδρομές πράγμα που θα βελτιώσει τις συνθήκες οικονομικής εκμετάλλευσης και συνεπώς θα διατηρήσει το τιμολόγιο της δια ταξί εξυπηρέτησης σε άνεκτα επίπεδα.

Επίσης με το παρόν σχέδιο νόμου επιτρέπεται η μεταβίβαση όσων αδειών ταξί δεν επιτρέπεται σήμερα ή μεταβίβαση. Αυτό αποκαθιστά ίση μεταχείριση με την άλλη κατηγορία (των αδειών που μεταβιβάζονται) και εξασφαλίζει στο Δημόσιο ένα υπολογίσιμο έσοδο από την είσπραξη ποσοστού 45 % επί της υπεραξίας.

Τέλος με το παρόν σχέδιο προβλέπεται ότι για μία Ζετία δεν παρέχονται νέες άδειες, πλην των αδειών που θα δοθούν στους πρώην μετόχους του ΕΚΤΕΛ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Δ΄.

Με τις διατάξεις του Νόμου 289/1976, πέραν των περιοχών Α, Β, Γ και Δ, για τις οποίες ισχύουν διάφορα φορολογικά κίνητρα, (από το Ν.Δ. 1078/71 και 1312/72) έδημιουργήθη και νέα περιοχή, ή Ε' στην οποία περιελήφθησαν οι άκριτικές περιοχές των Νομών Ξάνθης, Ροδόπης, Έβρου, Λέσβου, Χίου, Σάμου και Δωδεκανήσου. Στην τελευταία αυτή περιοχή Ε' για την ανάσχεση της πληθυσμιακής μείωσης και της ανάκαμψης της οικονομικής δραστηριότητας με το Νόμο 289/76 δόθηκαν αποτελεσματικά κίνητρα ανάλογα με εκείνα που ισχύουν στις άλλες περιοχές. Τα νέα αυτά κίνητρα, που είναι άμεσης απόδοσης, αναφέρονται τόσο στις διάφορες οικονομικές δραστηριότητες των παραμεθωρίων πληθυσμών όσο και στην πολιτιστική και κοινωνική βελτίωση των όρων διαβίωσης αυτών.

Στόν τομέα των συγκοινωνιών των άκριτικών αυτών περιοχών της Χώρας, θεσπίζεται με παρόν σχέδιον νόμου ισχυρότατο οικονομικό κίνητρο για τους εργαζόμενους στις συγκοινωνίες των αντιστοίχων περιοχών. Έτσι ορίζεται ότι τα δημιουργούμενα σε λεωφορεία κενά των ΚΤΕΛ (αστικών και υπεραστικών) των παραπάνω περιοχών καλύπτονται από λεωφορεία επ' όνοματι των οδηγών αυτοκινήτων που κατοικούν μόνιμως και διαμένουν πάνω από μία δεκαετία στις περιοχές αυτές. Στις άλλες περιοχές της χώρας τα κενά των ΚΤΕΛ καλύπτονται με μετάταξη λεωφορείων από άλλες περιοχές ή με νέα λεωφορεία που τίθενται σε κυκλοφορία από τα οικεία ΚΤΕΛ.

Η ρύθμιση που προτείνεται, προβλέπεται να είναι άμεσης απόδοσης, διότι οι σε νέα μεταφορικά μέσα ανάγκες της περιοχής αυτής είναι επιτακτικές λόγω των γνωστών ειδικών συνθηκών που επικρατούν στις περιοχές αυτές. Έτσι θα επιλυθί το όξύ συγκοινωνιακό πρόβλημα των περιοχών και ιδίως της περιοχής του Νομού Έβρου και αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία επειδή οι ανάγκες στις περιοχές που ανήκουν στην κατηγορία Ε (και ιδιαιτέρως στο Νομό Έβρου) είναι επιτακτικές και απαιτούν άμεση και ριζική επίλυση.

Τέλος με το παρόν σχέδιον προβλέπεται η εισαγωγή πλαισίων, που θα χρησιμοποιηθούν για λεωφορεία χωρίς δασμούς με σκοπό τη διευκόλυνση της αντικατάστασης των λεωφορείων των επαρχιακών ΚΤΕΛ.

Η δασμολογική αυτή απαλλαγή θα ισχύσει για τὰ επόμενα δύο χρόνια.

Ανάλυση κατ' άρθρο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Α΄.

Άρθρον 1.

Ίδρυση - Μορφή.

Ο νέος Όργανισμός ιδρύεται σαν Νομικό Πρόσωπο Ίδιωτικού και όχι Δημοσίου Δικαίου διότι έτσι θα έ, μεγαλύτερη ευελιξία στο να αναθέτη μελέτες, να συνάπτει συμβάσεις και να προσλαμβάνη το κατάλληλο ειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό που είναι απαραίτητο για την επιτυχία του έργου του. Επίσης ή μορφή της Άωνόμης Έταιρείας που δίνεται στον Όργανισμό της παρέχει την ευελιξία που χρειάζεται για την καλύτερη οργάνωση τη

Άρθρον 2.

Σκοπός - Έργον.

Στο άρθρο αυτό περιγράφεται το έργο του Όργανισμού Έργον του Ο.Α.Σ. είναι η άσκηση όλων εκείνων των δραστηριοτήτων που χρειάζονται για την δημιουργία ενός συγχρόνου και ολοκληρωμένου συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών στη Πρωτεύουσα. Βασικά ο Ο.Α.Σ. είναι υπεύθυνος για τον σχεδιασμό και προγραμματισμό των συγκοινωνιών που περιλαμβάνει μεταξύ άλλων τη σύνταξη των μελετών που απαιτούνται για τον έκσυγχρονισμό των αστικών συγκοινωνιών περιλαμβανομένων των ορθολογικώς απαιτούμενων γραμμών, δρομολογίων, άφετηριών τερμάτων και στάσεων όλων των συγκοινωνιακών φορέων. Τα άποτελέσματα των μελετών αυτών θα χρησιμοποιηθούν σαν βάση για την ένταξη του τροχαίου ύλινου όλων των φορέων, στον έναίο δίκτυο και τον καθορισμό των καταλλήλων τύπων όχημάτων που θα αντικαταστήσουν όλα τα παλαιά.

Όσον άφορα τον συντονισμό των φορέων που λειτουργού σήμερα, ο Όργανισμός θα συντάξη σχέδιο οργάνωσης του κατά τέτοιο τρόπο ώστε να αντιμετωπίζονται όλα τα προβλήματα των αστικών συγκοινωνιών και να εξασφαλίζεται ή ομαλή και οικονομική εκμετάλλευση αυτών.

Τέλος μέσα στο έργο του ΟΑΣ περιλαμβάνεται ή είσπραξη για τον καθορισμό του κομίστρου ύστερα από τη συλλογή και μελέτη των στοιχείων εκμεταλλεύσεως των διαφόρων φορέων.

Άρθρα 3 και 4.

Μετοχικό Κεφάλαιο - Οικονομικοί Πόροι - Γενική Συνέλευση.

Στα άρθρα αυτά καθορίζεται το μετοχικό κεφάλαιο, οι οικονομικοί πόροι του Όργανισμού και ή Γενική Συνέλευση αυτού. Λαμβάνεται πρόνοια για την προικοδότηση του Όργανισμού με 50.000.000 δρχ. για την αντιμετώπιση των έξοδων συστάσεως και οργάνωσης.

Σαν μόνιμος πόρος που θα καλύπτει τα έξοδα λειτουργίας του Ο.Α.Σ. προβλέπεται ή διάθεση υπέρ αυτού ενός ποσού που θα καταβάλλεται από τους τρεις συγκοινωνιακούς φορείς ΘΕΡΑΠ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ.

Άρθρον 5.

Διοικητικό Συμβούλιο.

Στο άρθρο αυτό καθορίζεται ή σύνθεση του Διοικητικού Συμβουλίου του Όργανισμού. Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου είναι και Γενικός Διευθυντής του Ο.Α.Σ. ηγετικός που εξασφαλίζει την διαρκή και άμεσο ενημέρωση του Διοικητικού Συμβουλίου και διευκολύνει τη λήψη των απαιτούμενων αποφάσεων.

Ο Πρόεδρος και Γενικός Διευθυντής διορίζεται για πέντε χρόνια ώστε να του δίδεται άρκετός χρόνος για την πλήρη ανάπτυξη της δραστηριότητός του με σκοπό την ωφέλεια του έργου του Όργανισμού.

Για να αντιμετωπισθούν τα πολλά και πολύπλοκα προβλήματα των αστικών συγκοινωνιών στη Πρωτεύουσα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Β'

Άρθρον 12.

Ίδρυση - Σκοπός.

επιχορηγηθή πολύ έργασία, τόσο από το προσωπικό της, όσο και από το Διοικητικό της Συμβούλιο. Για το λόγο αυτό προβλέπεται τρία από τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, να είναι μονίμου απασχολήσεως.

Τέλος προβλέπεται η συμμετοχή στο Διοικητικό Συμβούλιο ενός εκπροσώπου της Τοπικής Ένωσεως Δήμων και Κοινοτήτων, λόγω του άμεσου ενδιαφέροντος που έχουν οι τρεις αστικές συγκοινωνίες της περιοχής τους, καθώς και των τριών Προέδρων των Δ.Σ. των φορέων ΘΕΡΑΠ, ΗΛΠΑΠ και ΗΣΑΠ ώστε να εξασφαλίζεται η ταχεία και άμεση επαφή του Ο Α Σ με τους φορείς που εποπτεύει.

Άρθρον 6.

Γνωμοδοτικό Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών.

Στο άρθρο αυτό αναφέρεται η σύσταση του Γνωμοδοτικού Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών, που αποτελεί όπως αναφέραμε ήδη καινοτομία του νομοσχεδίου. Στο Συμβούλιο αυτό εκπροσωπούνται οι εργαζόμενοι, η ΕΛΠΑ, το Ε.Ε. ή Ένωση Συντακτών Έφημερίδων κ.λπ.

Άρθρον 7.

Κανονισμοί - Καταστατικό.

Με το άρθρο αυτό καθορίζονται τα θέματα της συντάξεως και κυρώσεως του Κανονισμού Ασφαλείας και Έλέγχου των Αστικών Συγκοινωνιών και του Καταστατικού του Ο Α Σ. Ο Κανονισμός αυτός θα περιλαμβάνη μεταξύ άλλων διατάξεις ασφαλείας σχετικές με τη κατασκευή, τη συντήρηση και τη λειτουργία των οχημάτων, των δικτύων και των εγκαταστάσεων όλων των συγκοινωνιακών φορέων που εποπτεύονται από τον ΟΑΣ, καθώς επίσης και διατάξεις προστασίας του κοινού. Κατά τη σύνταξη του Κανονισμού αυτού θα ληφθούν υπ' όψη οι υπάρχοντες Κανονισμοί ασφαλείας και έλεγχου των διαφόρων φορέων.

Άρθρον 8.

Κατάργηση ΟΕΑΣ. Μεταφορά θέσεων προσωπικού.

Με το άρθρο αυτό καθορίζονται τα θέματα καταργήσεως του Όργανισμού Έλέγχου των δια Αυτοκινήτων Συγκοινωνιών (ΟΕΑΣ) και τα της μεταφοράς του προσωπικού του εις την Γενική Διεύθυνση Μεταφορών του Υπουργείου Συγκοινωνιών.

Άρθρον 9.

Δασμολογικές και λοιπές απαλλαγές.

Στο άρθρο αυτό θεσπίζονται φορολογικές απαλλαγές τόσο για τον Ο Α Σ, όσο και για τους εποπτευόμενους φορείς επειδή είναι επιχειρήσεις του Δημόσιου που λειτουργούν για το Δημόσιο συμφέρον.

Άρθρον 10.

Αυτοσφάλιση.

Με το άρθρο αυτό προβλέπεται η σύσταση ειδικού λογαριασμού για αυτοσφάλιση στους εποπτευόμενους φορείς. Η πρόβλεψη αυτή κρίθηκε αναγκαία γιατί μέχρι σήμερα οι φορείς καταβάλλουν για ασφάλιση μεγάλα ποσά κάθε χρόνο ενώ με την αυτοσφάλιση θα έχουν οικονομία.

Άρθρον 11.

Εποπτευόμενοι υπό του Ο Α Σ φορείς.

Με το άρθρο αυτό τροποποιούνται διατάξεις του Νόμου 68/70 για τον ΗΛΠΑΠ, ώστε τα διοικητικά όργανα αυτού του Όργανισμού να αποκτήσουν τον ευελιξία και την ισχύ που θα έχουν τα αντίστοιχα όργανα του Ο Α Σ και της ΘΕΡΑΠ. Έτσι, προβλέπεται ότι ο Γεν. Διευθυντής του ΗΛΠΑΠ θά'ναι και Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου, το δε Δ.Σ. από 5μελές που προβλέπεται με τον 768/70 γίνεται τώρα 7μελές.

Άρθρον 13.

Μετοχικό Κεφάλαιο.

Το άρθρο αυτό ρυθμίζει θέματα, άφορωντα στην σύνθεση του μετοχικού κεφαλαίου, που περιλαμβάνει την χορήγηση από το Δημόσιο 50.000.000 δραχμών και τα περιουσιακά στοιχεία της ΑΣΠΑ.

Στον ΟΑΣ κατά το χρόνο της συστάσεώς του διατίθεται ποσό 900.000.000 δρχ. για αντιμετώπιση των υποχρεώσεων των φορέων ΑΣΠΑ και ΕΚΤΕΛ.

Άρθρον 14.

Κατάργηση ΕΚΤΕΛ και ΑΣΠΑ.

Στο άρθρο αυτό καθορίζεται η διαδικασία της διαδοχής του ΕΚΤΕΛ και της ΑΣΠΑ από τη νέα επιχείρηση. Επίσης, ορίζεται ότι όλο το προσωπικό των συγχωνευόμενων φορέων μεταφέρεται στην ΘΕΡΑΠ και ρυθμίζονται θέματα άφορωντα στην μεταφορά του εν λόγω προσωπικού.

Άρθρα 15 και 16.

Γενική Συνέλευση - Διοικητικό Συμβούλιο.

Στα άρθρα αυτά ρυθμίζονται θέματα αναφερόμενα στην σύσταση της Γενικής Συνελεύσεως και του Διοικητικού Συμβουλίου. Ως προς τις διαδικασίες της λειτουργίας αυτών λαμβανομένου υπ' όψη ότι πρόκειται περί Νόμου - Πλαισίου προβλέπεται να καθορισθούν εν συνεχείᾳ και λεπτομερώς δι' Υπουργικής αποφάσεως.

Άρθρον 17.

Όργάνωση - Κανονισμοί - Καταστατικό.

Στο άρθρο αυτό προβλέπεται η σύνταξη Ύψηρεσιακού Όργανισμού και Κανονισμών, με τους οποίους θα ρυθμίζονται με λεπτομέρεια θέματα Όργάνωσης, απασχολήσεως και εξέλιξεως του προσωπικού ως και εν γένει έκμεταλλεύσεως της επιχειρήσεως.

Την σύνταξη των ανωτέρω κανονισμών ζητά επίμονως και το προσωπικό των συγχωνευόμενων φορέων, θα γίνη δὲ το ταχύτερον δυνατόν σύμφωνα με τις σύγχρονες αντιλήψεις οργάνωσης και Διοικήσεως, χρηματοοικονομικών έκμεταλλεύσεων και θα επιδιωχθῆ διὰ τούτων η καθιέρωσις τοιαύτης οργανωτικῆς δομῆς και διαδικασιῶν με τις οποίες θά εξασφαλίζεται η μεγίστη δυνατή οικονομία κατά την λειτουργίαν της επιχειρήσεως. Τέλος, προβλέπεται ότι η ρύθμιση θεμάτων που άφορούν την λειτουργία, οργάνωση, διοίκηση, και έκμετάλλευση της ΘΕΡΑΠ θά γίνεται με προεδρικά διατάγματα, εκδιδόμενα προτάσει του Υπουργού Συγκοινωνιών.

Άρθρον 18.

Λεωφορεία του ΕΚΤΕΛ.

Τα 1.385 λεωφορεία που έκμεταλλεύεται το καταργούμενο ΕΚΤΕΛ ανήκουν εις τους ιδιώτες λεωφορειούχους. Η ΘΕΡΑΠ που διαδέχεται το ΕΚΤΕΛ, δὲν μπορεί ν' αγοράσῃ άμέσως και νά θέσῃ σὲ κυκλοφορία 1.385 καινούργια λεωφορεία. Η αγορά τῶν λεωφορείων αὐτῶν θά γίνη

Άρθρον 23.

Άλλαγή Έδρας.

Με τὸ ἄρθρο αὐτὸ δίδεται ἡ εὐκαιρία τῆς ἀμοιβαίας ἀνταλλαγῆς τῆς ἔδρας τῶν ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων δημοσίας χρήσεως, καθὼς ἐπίσης καὶ ἡ καθιέρωση τῆς προσωρινῆς ἔδρας, πού εἶχε ἐπιτραπῆ με διοικητικὰς πράξεις σὰν μόνιμου, ὅταν ἔχουν παραπάνω ἀπὸ ἓνα χρόνο λειτουργία στὴ προσωρινῆ ἔδρα.

Άρθρον 24.

Σύσταση Ἐταιρειῶν.

Πρωτοποριακὸ γιὰ τὴ Χώρα μας μέτρο λαμβάνεται στὸ ἄρθρο αὐτό, με τὸ ὁποῖο δίνεται γιὰ πρώτη φορά ἡ δυνατότητα στὰ ἐπιβατικὰ αὐτοκίνητα δημοσίας χρήσεως νὰ ὀργανωθοῦν σὲ ἑταιρεῖες, με ὅλα τὰ σχετικὰ ὀφέλη, τόσο γιὰ τὴν ἐξυπηρέτηση τοῦ κοινοῦ ὅσο καὶ γιὰ τὴν οἰκονομίαν πού θὰ προκύψῃ, μιὰ καὶ θὰ περιορισθοῦν οἱ ἄσκοποι περιπλανήσεις των, γιὰ ἐξέυρεση ἐπιβατῶν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Δ' ὙΠΕΡΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Άρθρον 25.

Λεωφορεῖα Παραμεθορίων Περιοχῶν.

Με τὸ ἄρθρο αὐτό, δίνεται στοὺς ἐπαγγελματίες ὁδηγοὺς τῶν ἀκριτικῶν περιοχῶν, στὶς ὁποῖες περιλαμβάνεται καὶ ἡ περιοχὴ τοῦ Νομοῦ Ἐβρου, ἡ δυνατότητα νὰ πάρουν ἄδειαν κυκλοφορίας γιὰ νέα λεωφορεῖα, ὥστε νὰ ικανοποιηθοῦν οἱ μεγάλες ἀνάγκες πού παρουσιάζονται λόγῳ τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν πού ἐπικρατοῦν στὶς περιοχὰς αὐτές.

Άρθρον 26.

Ἀτελὴς εἰσαγωγή βάσεων λεωφορείων.

Ἡ μέση ἡλικία σχεδὸν ὅλων τῶν λεωφορείων πού κυκλοφοροῦν στὰ ἀστικά καὶ ὑπεραστικά ΚΤΕΛ τῆς ἐπαρχίας, πλησιάζει τὴ δεκαπενταετία ἀπὸ τότε πού κυκλοφόρησαν γιὰ πρώτη φορά. Γι' αὐτὸ τὸ λόγο καὶ γιὰ νὰ ἀποφύγουμε τὴν ἐπιβάρυνση τοῦ κομίστρου δίνεται ἡ δυνατότητα με τὸ ἄρθρο αὐτό, νὰ εἰσαχθοῦν ἀπ' τὸ ἐξωτερικὸ, γιὰ δύο χρόνια ἀπὸ σήμερα, βάσεις λεωφορείων μαζί με τὸν κινητήρα καὶ τὸ κιβώτιο ταχυτήτων, χωρὶς πληρωμὴ δασμῶν φόρων, τελῶν χαρτοσήμου καὶ γενικὰ χωρὶς ὁποιοσδήποτε εἰσφορὰς γιὰ τὸ Διημόσιο ἢ τρίτους.

Άρθρον 27.

Κυβερνητικὸς Ἐκπρόσωπος εἰς τὸν Ο.Σ.Ε.

Με τὸ ἄρθρο αὐτό καθορίζεται ὅτι ὡς Κυβερνητικὸς Ἐκπρόσωπος στὸν ΟΣΕ διορίζεται ἀνώτερος Τεχνικὸς ὑπάλληλος τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνιῶν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ε'

Άρθρα 28 καὶ 29.

Κυρώσεις Πράξεων καὶ Ἀποφάσεων.

Με τὰ ἄρθρα αὐτὰ ἐπικυρώνονται, νομοθετικά, πράξεις καὶ ἀποφάσεις, σχετικὰ με τὴν ἐπιχορήγηση τοῦ ΕΚΤΕΛ καὶ τὴ χορήγηση βενζίνης με μειωμένη τιμὴ σὲ ἐπιβατικὰ αὐτοκίνητα Δ.Χ. τῶν Ἐπαρχιῶν.

Άρθρα 30 καὶ 31.

Καταργούμεναι διατάξεις. Ἐναρξίς ἰσχύος.

Στὰ ἄρθρα αὐτὰ ἀναφέρονται ὅλες οἱ καταργούμενες διατάξεις καὶ ἡ χρονολογία ἐναρξέως τῆς ἰσχύος τοῦ νόμου.

Ἐν Ἀθήναις τῆ 24 Ἰανουαρίου 1977

Οἱ Ὑπουργοί

Συντονισμοῦ	Προεδρίας Κυβερνήσεως
Π. ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ	Γ. ΡΑΛΛΗΣ
Οἰκονομικῶν	Συγκοινωνιῶν
Ε. ΔΕΒΛΕΤΟΓΛΟΥ	Γ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ

σταδιακά. Εἶναι ἀνάγκη λοιπόν, ἡ ΘΕΡΑΠ νὰ μισθώσῃ τὰ λεωφορεῖα τῶν ἰδιωτῶν λεωφορειούχων πού ἔχει σήμερα τὸ ΕΚΤΕΛ μέχρις ὅτου ὀλοκληρωθῇ ἡ ἀγορὰ τῶν καινούργιων λεωφορείων. Στὸ ἄρθρο αὐτό προβλέπεται ἡ μίσθωση τῶν λεωφορείων αὐτῶν γιὰ ὅσο διάστημα χρειασθῇ μέχρι τὴν ἀντικατάστασή τους. Τὸ μίσθωμα ἐκάστου λεωφορείου καθορίζεται σὲ 30.000 δραχμὰς τὸν μῆνα με ἀναπροσαρμογὴ 10% κάθε χρόνο καὶ περιλαμβάνει γιὰ τὸ δικαιοῦχο 10.000 δρχ. γιὰ ἐνοίκιο καὶ 20.000 δρχ. γιὰ συντήρηση καὶ ἐπισκευὰς τοῦ λεωφορείου του, πού θὰ κάνη ὁ ἴδιος. Στὴν περίπτωση πού οἱ παραπάνω ἐργασίες δὲν γίνονται σωστά, ἡ ΘΕΡΑΠ ἔχει τὴν δυνατότητα νὰ τὶς ἀναλάβῃ ἡ ἴδια, ὅποτε πληρώνει στὸν δικαιοῦχο μόνο τὶς 10.000 δρχ. τοῦ ἐνοικίου. Μετὰ τὴν ἀντικατάσταση τοῦ λεωφορείου, ὁ δικαιοῦχος παίρνει πίσω τὸ λεωφορεῖο του, πού μπορεῖ νὰ τὸ διαθέσῃ ὅπως θέλῃ. Ἐπίσης ὁ Ὄργανισμὸς μπορεῖ νὰ ἐξαγοράσῃ τὰ λεωφορεῖα πού δὲν ἔχουν συμπληρώσει 15 χρόνια ζωῆς καὶ προβλέπεται ὅτι, ἡ τιμὴ τῆς ἐξαγορᾶς θὰ καθορίζεται διὰ κοινῆς συμφωνίας λεωφορειούχου - ΘΕΡΑΠ. Καὶ στὶς δύο περιπτώσεις, δηλαδὴ, τῆς ἐξαγορᾶς ἢ τῆς μισθώσεως, ὁ λεωφορειούχος παίρνει ἐπίσης σὰν πρόσθετη ἀντιπαροχὴ, εἴτε μιὰ ἄδεια ταξί στὴν Πρωτεύουσα εἴτε μιὰ ἄδεια φορτηγοῦ αὐτοκινήτου, εἴτε ἓνα ποσὸν χρημάτων, ἀνὰ ἀκέραιο λεωφορεῖο. Το ποσὸν τῶν χρημάτων εἶναι 500.000 δρχ. καὶ καταβάλλεται μετὰ τὴ λήξη τῆς μισθώσεως.

Τέλος, δίδεται ἡ εὐκαιρία εἰς τοὺς λεωφορειούχους νὰ προσληφθοῦν στὴν ΘΕΡΑΠ, ἐὰν τὸ ἐπιθυμοῦν, καὶ νὰ προσφέρουν τὴν πείρα τους σὲ κατάλληλες θέσεις.

Άρθρον 19.

Ὑποχρεώσεις τῆς ΘΕΡΑΠ.

Γιὰ νὰ ἀσκεῖται κατὰ ὀρθὸ τρόπο ὁ ἀπαραίτητος συντονισμὸς καὶ ἡ ἐποπτεία τῶν ἐπὶ μέρους δημοσίων φορέων ἀστικῶν συγκοινωνιῶν ἀπὸ τὸν ΟΑΣ, τὸ ἄρθρο αὐτό προβλέπει τὴν υποβολὴ ἀπὸ τὴν ΘΕΡΑΠ στὸν ΟΑΣ τὸσον τοῦ προϋπολογισμοῦ ὅσον τοῦ ἰσολογισμοῦ αὐτῆς. Ἐπίσης ἡ ΘΕΡΑΠ υποβάλλει καὶ ἄλλα στοιχεῖα ἐκμεταλλεύσεως ἀπαραίτητα γιὰ τὸν καθορισμὸ τοῦ κομίστρου.

Άρθρον 20.

Μεταβατικὰ διατάξεις.

Διὰ τοῦ ἄρθρου τούτου ἐπικυροῦνται, νομοθετικῶς, πράξεις καὶ ἀποφάσεις τῆς Προσωρινῆς Ἐπιτροπῆς Διοικήσεως τοῦ ΕΚΤΕΛ κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐπιτάξεως τῶν ἰδιωτικῶν λεωφορείων.

Άρθρον 21.

Μεταβίβαση ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων δημοσίας χρήσεως.

Με τὸ ἄρθρο αὐτό ἐπιτρέπεται ἡ ἐλευθέρη μεταβίβαση ἀδειῶν ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων δημοσίας χρήσεως, πού δὲν εἶχαν τὸ δικαίωμα αὐτὸ μέχρι τώρα. Ἡ μεταβίβαση ἐπιτρέπεται νὰ γίνῃ ἀποκλειστικά σὲ ἐπαγγελματίες αὐτοκίνητιστὰς ἢ ἐπαγγελματίες ὁδηγοὺς ἀπὸ τοὺς σημερινοὺς ἰδιοκτῆτες. Με τὸν τρόπο αὐτό, τὸ Διημόσιο θὰ εἰσπράξῃ μεγάλα ποσὰ ἀπὸ τὴ φορολογία τῆς ὑπεραξίας των.

Άρθρον 22.

Ἀπαγόρευση χορηγήσεως ἀδειῶν ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων δημοσίας χρήσεως.

Με τὸ ἄρθρο αὐτό ὀρίζεται ὅτι, γιὰ 2 χρόνια ἀπὸ σήμερα, δὲν θὰ χορηγηθοῦν ἄλλες ἄδειες ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων Δ. Χ., ἐκτὸς ἀπ' τὸ μικρὸ ἀριθμὸ ἀδειῶν γιὰ ταξί στὴν περιοχὴ τῆς Πρωτεύουσας, πού θὰ δοθοῦν σὰν ἀντιπαροχὴ στοὺς λεωφορειούχους, πρώην μετόχους τοῦ ΕΚΤΕΛ. Τὸ μέτρο αὐτὸ λαμβάνεται γιὰτὶ ὑπάρχουν σήμερα ἀρκετὰ ἐπιβατικὰ αὐτοκίνητα Δ. Χ. γιὰ τὶς ἀνάγκες τῆς συγκοινωνίας.