

## ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

(ΟΑΣ, ΕΑΣ, ΗΣΑΠ, ΗΛΠΑΠ)

### A. Οργάνωση και λειτουργία

1. Οι Διοικήσεις του ΟΑΣ και των επί μέρους φορέων πρέπει να καταρτίσουν και να θέσουν άμεσα σε εφαρμογή προγράμματα για τη βελτίωση των προσφερομένων υπηρεσιών και τη μείωση του κόστους λειτουργίας αξιοποιώντας καλύτερα την υφιστάμενη υποδομή. Ειδικότερα πρέπει να δοθεί έμφαση στα εξής:
  - εφαρμογή συστήματος κοστολογικού ελέγχου\*
  - ολοκλήρωση της μελέτης αναδιάρθρωσης δρομολογίων και στάσεων και έναρξη εφαρμογής της μέχρι τον Ιούνιο 1987\*
  - αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας και αύξηση εσόδων από διαφημίσεις\*
  - βελτίωση στην πληροφόρηση του κοινού.
2. Επανεξέταση του οργανωτικού σχήματος τόσο μέσα στον κάθε φορέα όσο και μεταξύ φορέων με στόχο την αποτελεσματική λειτουργία, την ευελιξία, τον περιορισμό του κόστους λειτουργίας και τη βελτίωση των εργασιακών σχέσεων στα πλαίσια μιας διαδικασίας λειτουργικής ενοποίησης. Παράλληλα, πρέπει να επιδιωχθεί ο δραστικός περιορισμός των συναρμοδιοτήτων Υπουργείων και φορέων πάνω στις αστικές συγκοινωνίες ώστε να βελτιωθεί ο συντονισμός και να επιταχυνθεί η λήψη αποφάσεων.

### B. Τιμολογιακή Πολιτική

3. Η διαδικασία επαναληπτικού διαγωνισμού για την προμήθεια ακυρωτικών συσκευών πρέπει να περατωθεί το συντομότερο δυνατό για να επιτρέψει στον ΟΑΣ και στους επί μέρους φορείς να περιορίσουν τα διαφεύγοντα έσοδα και να εφαρμόσουν ορθολογική τιμολογιακή πολιτική. Ο ΟΑΣ αναλαμβάνει την υποχρέωση να υποβάλει πρόταση για την τιμολογιακή πολιτική μέχρι τον Ιούνιο 1987. Η πρόταση

πρέπει να αναφέρεται και στην εφαρμογή πολυζωνικού συστήματος και τη δωρεάν μετεπιβίβαση. Η ομαλή προσαρμογή του κοινού στο νέο σύστημα προϋποθέτει την εφαρμογή συστήματος προπώλησης εισιτηρίων.

4. Εισαγωγή ετήσιας κάρτας απεριόριστων διαδρομών.
5. Εφαρμογή τιμολογιακής πολιτικής με σημείο αναφοράς, μεσοπρόθεσμα, τον περιορισμό των λειτουργικών ελλειμμάτων των αστικών συγκοινωνιών σε συνδυασμό και με την ορθολογικοποίηση του συστήματος τιμολόγησης.

#### Γ. Επενδύσεις

6. Αποπεράτωση του επενδυτικού προγράμματος των ΗΣΑΠ. Επανεξέταση της συνολικής επάρκειας και καταλληλότητας του υπάρχοντος τροχαίου υλικού στα πλαίσια της αναδιάρθρωσης των δρομολογίων και της εφαρμογής του συστήματος κοστολόγησης. Αξιολόγηση και προώθηση των προτάσεων της ΕΑΣ για την δημιουργία επισκευαστικής βάσης.

#### Δ. Σχέσεις με το Δημόσιο

7. Οι φορείς που παρέχουν ελεύθερη διακίνηση και μειωμένα εισιτήρια θα αποζημιώσουν τον ΟΑΣ και τους επί μέρους φορείς.
8. Αύξηση της επιχορήγησης του Τακτικού Προϋπολογισμού από 8,7 δισ.δραχ. σε 14 δισ.δραχ. Επανεξέταση του τρόπου υπολογισμού της επιχορήγησης σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομικών, ώστε να εξασφαλιστεί η σύνδεση του ύψους της επιδότησης με τον αριθμό των επιβατών και να μειωθεί η επιβάρυνση κατοίκων άλλων περιοχών για τις συγκοινωνίες της Αθήνας.

### Ε. Χρέος

9. Κεφαλαιοποίηση μέρους των ληξιπροθέσμων οφειλών του ΟΑΣ προς το πιστωτικό σύστημα με την εξής διαχρονική κατανομή:

1987: 5 δισ.δρχ. από τις ληξι~~πρόθεσμες~~ <sup>ως χρέος</sup> οφειλές του 1987  
1988: 10 δισ.δρχ. από τις ληξι~~πρόθεσμες~~ οφειλές του 1988  
1989: 8 δισ.δραχ. από τις ληξι~~πρόθεσμες~~ οφειλές του 1989

Η κεφαλαιοποίηση θα γίνει με επιτόκιο ίσο προς το κόστος διαχείρισης των καταθέσεων των πιστωτικών ιδρυμάτων στα οποία χρωστά ο Οργανισμός, περίοδο αποπληρωμής 15 ετών και περίοδο χάριτος 4 ετών.

### ΣΤ. Παρακολούθηση της εξυγίανσης

10. Τα Υπουργεία Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζονται συνυπεύθυνα για την εξυγίανση του ΟΑΣ, και των επί μέρους φορέων με βάση αυτήν την απόφαση του ΚΥΣΥΜ και τα πορίσματα της Έκθεσης που έχει υποβληθεί στο ΚΥΣΥΜ και υποχρεούνται σε έξη μήνες από σήμερα να υποβάλουν από κοινού έκθεση για την πορεία της εξυγίανσης.
11. Ορίζεται τριμελής ομάδα εργασίας για την παρακολούθηση της πορείας υλοποίησης της εξυγίανσης, από εκπροσώπους του ΥΠΕΘΟ, του ΥΜΕ και του ΟΑΣ. Η ομάδα αυτή κατ'αρχάς πρέπει να εξειδικεύσει τις κατευθύνσεις εξυγίανσης που αναφέρονται στην Έκθεση και να διατυπώσει συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα. Ανά τρίμηνο πρέπει να υποβάλλει έκθεση στους Υπουργούς Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

## ΟΣΕ

### A. Οργάνωση και λειτουργία

1. Η Διοίκηση του ΟΣΕ πρέπει να συνεχίσει τις προσπάθειές της για βελτίωση της εσωτερικής του οργάνωσης με τον περιορισμό της γραφειοκρατίας και της επικάλυψης αρμοδιοτήτων καθώς και την προώθηση της αποκέντρωσης. Στην προσπάθεια αυτή σημαντικός παράγοντας είναι η ταχεία αξιολόγηση και εφαρμογή από τα αρμόδια κυβερνητικά όργανα νέου ιδρυτικού νόμου και νέου οργανογράμματος, σχέδια των οποίων έχει καταρτίσει ο ΟΣΕ.
2. Η Διοίκηση του ΟΣΕ αναλαμβάνει την υποχρέωση να καταρτίσει σε διάστημα δύο μηνών ολοκληρωμένο πρόγραμμα για τη βελτίωση της απόδοσης και τη μείωση του κόστους λειτουργίας με έμφαση στην λειτουργία της επισκευαστικής βάσης, τη μείωση καθυστερήσεων καθώς και τη λειτουργία των σταθμών διαλογής. Το πρόγραμμα πρέπει να περιλάβει και σχέδιο αναβάθμισης των υπηρεσιών και διαφημιστικής προβολής έτσι ώστε οι επενδύσεις που θα έχουν αποπερατωθεί το 1988 να αποδώσουν το συντομότερο δυνατό.

### B. Τιμολογιακή πολιτική

3. Επιβατικές μεταφορές. Καθιέρωση ελάχιστου κομίστρου και εφαρμογή τιμολογιακής πολιτικής με στόχο, μεσοπρόθεσμα, τη μείωση της διαφοράς του σιδηροδρομικού κομίστρου από το κόμιστρο του λεωφορείου. Ορθολογικοποίηση της διάρθρωσης των τιμολογίων με βάση το κόστος διαδρομής και την ποιότητα των υπηρεσιών, όταν αποπερατωθούν τα έργα του πρώτου πενταετούς προγράμματος.
4. Εμπορευματικές μεταφορές. Επανεξέταση της τιμολόγησης με στόχο την απλούστευση και τον περιορισμό των γραφειοκρατικών διαδικασιών και την προσέλκυση κερδοφόρου έργου.

Γ. Επενδύσεις

5. Ο ΟΣΕ πρέπει να αποπερατώσει, το ταχύτερο δυνατό, τα έργα του πρώτου πενταετούς προγράμματος, προωθώντας ταυτόχρονα την εξυγίανση της επισκευαστικής βάσης και την προμήθεια τροχαίου υλικού. Κατά την κατάρτιση του δεύτερου πενταετούς προγράμματος πρέπει να ιεραρχηθούν οι στόχοι αφού ληφθούν υπόψη η συμπληρωματικότητα των επενδύσεων καθώς και η ανάγκη για συνδυασμένο προγραμματισμό και παράλληλες οργανωτικές αλλαγές.

Δ. Σχέσεις με το Δημόσιο

6. Το Δημόσιο θα εκπληρώσει την συμβατική του υποχρέωση για κάλυψη των ταμειακών ελλειμμάτων του ΟΣΕ από τον Τακτικό Προϋπολογισμό και θα εξασφαλίσει τη χρηματοδότηση των προβλεπόμενων από το πενταετές πρόγραμμα του ΟΣΕ επενδύσεων με στόχο την ταχεία αποπεράτωσή τους.
7. Ρύθμιση των ληξιπροθέσμων οφειλών του Οργανισμού προς τρίτους από το Υπουργείο Οικονομικών σε συνεργασία με τον ΟΣΕ.
8. Οι φορείς που παρέχουν εκπτώσεις αναλαμβάνουν να αποζημιώσουν τον ΟΣΕ καταβάλλοντας το αντίστοιχο κόστος.
9. Αξιοποίηση των δυνατοτήτων επέκτασης της συνεργασίας του ΟΣΕ με Δημόσιες Επιχειρήσεις (ΣΥΝΕΛ, ΚΥΔΕΠ, ΔΕΗ). Ο ΟΣΕ πρέπει επίσης να συνεννοηθεί με τους φορείς αστικών συγκοινωνιών για την προώθηση του προαστιακού σιδηρόδρομου.

Ε. Παρακολούθηση της εξυγίανσης

10. Τα Υπουργεία Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζονται συνυπεύθυνα για την εξυγίανση του ΟΣΕ με βάση αυτή την απόφαση του ΚΥΣΥΜ και τα πορίσματα της Έκθεσης που έχει υποβληθεί στο ΚΥΣΥΜ και υποχρεούνται σε έξη μήνες από σήμερα να υποβάλουν από κοινού έκθεση για την πορεία της εξυγίανσης.
  
11. Ορίζεται τριμελής ομάδα εργασίας για την παρακολούθηση της πορείας υλοποίησης της εξυγίανσης, από εκπροσώπους του ΥΠΕΘΟ, του ΥΜΕ και του ΟΣΕ. Η ομάδα αυτή κατ' αρχάς πρέπει να εξειδικεύσει τις κατευθύνσεις εξυγίανσης που αναφέρονται στην Έκθεση και να διατυπώσει συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα. Ανά τρίμηνο πρέπει να υποβάλλει έκθεση στους Υπουργούς Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών. Οι εκθέσεις θα κοινοποιούνται στην Ανώτατη Συνέλευση Κοινωνικού Ελέγχου ώστε να εξασφαλιστεί η συμμετοχή των οργάνων της κοινωνικοποίησης στην παρακολούθηση της πορείας εξυγίανσης του ΟΣΕ.