

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Θ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Ο'

Δευτέρα 1 Φεβρουαρίου 1999

Αθήνα, σήμερα την 1η Φεβρουαρίου 1999, ημέρα Δευτέρα και ώρα 18.56' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια, για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Παρακαλείται ο κύριος Γραμματέας να ανακοινώσει τις αναφορές προς το Σώμα.

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από το Γραμματέα της Βουλής κ. Παναγιώτη Καμμένο, Βουλευτή Β' Αθηνών, τα ακόλουθα:

"Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Φολέγανδρου ζητεί την πύκνωση των ακτοπλοϊκών δρομολογίων από και προς τη νήσο Φολέγανδρο.

2) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΑΡΑΜΑΡΙΟΣ και ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Κοινότητα Ολύμπου Καρπάθου ζητεί την πλήρωση της κενής θέσης του αγροτικού γιατρού της περιοχής της.

3) Ο Βουλευτής Έβρου κ. ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΛΥΜΠΕΡΑΚΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αγροτικός Σύλλογος Ριζίων Έβρου ζητεί την επέκταση του επιδόματος αλληλεγγύης και στους συνταξιούχους του ΟΓΑ.

4) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ - ΛΙΑΚΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Ι. Παπαποστόλου, καθηγητής κλασικής αρχαιολογίας, ζητεί τη χρηματοδότηση της ανασκαφής του θέρμου Αιτωλ/νίας.

5) Ο Βουλευτής Δράμας κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Εργαζόμενες στην Ταπητουργική Σχολή Δοξάτου Δράμας ζητούν τη συνέχιση της λειτουργίας της Σχολής.

6) Οι Βουλευτές κύριοι ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΕΝΤΕΝΙΩΤΗΣ, ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ και ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία Αγρότες επαρχίας Τροιζηνίας ζητούν τη ρύθμιση των χρεών τους προς την Αγροτική Τράπεζα Ελλάδος.

7) Ο Βουλευτής Κοζάνης κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΙΑΡΤΣΙΩΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Πτολεμαΐδας - Εορδαίας ζητεί τη συνέχιση της λειτουργίας του Γραφείου

Επιθεώρησης Εργασίας Πτολεμαΐδας.

8) Οι Βουλευτές κύριοι ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ και ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμος Αιδηψού Εύβοιας ζητεί τη συνέχιση της λειτουργίας του Γραφείου Επιθεώρησης Εργασίας Αιδηψού.

9) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία Σύλλογοι, Σωματεία και Συνεταιρισμοί Β.Εύβοιας ζητούν την κατασκευή του υπόλοιπου τμήματος του παραλιακού δρόμου στο Καντήλι Εύβοιας.

10) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Ανθηδόνας Εύβοιας ζητεί να παραμείνει αυτόνομη.

11) Ο Βουλευτής Ηλείας κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών Ηλείας - Ολυμπίας ζητεί να ενοικιάσει το ενασκακιστήριο της ΣΥΝΕΛ ΑΕ προκειμένου να ενασκακίσει λιπάσματα για λογαριασμό της.

12) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Κεκροπίας Αιτωλ/νίας ζητεί τη χρηματοδότηση της πολεοδομικής μελέτης του.

13) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Αμοργού ζητεί την πύκνωση των ακτοπλοϊκών δρομολογίων από και προς τη νήσο Αμοργό.

14) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ και ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΣΚΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Δημοτικό Συμβούλιο Αττικής Λήμνου ζητεί να μην χαρακτηριστεί η περιοχή "ΦΑΛΑΚΡΑ" του Δήμου ως πεδίο βολής και να μην γίνει αναγκαστική απαλλοτρίωση ή επίταξη της περιοχής αυτής.

15) Οι Βουλευτές κύριοι ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΟΥΤΑΣ και ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Αργιθέας Καρδίτσας ζητεί την ίδρυση Υγειονομικού Σταθμού στο Ανθρό Καρδίτσας.

16) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ και ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Συντονιστική Επιτροπή Συλλόγων Επαναπατρισθέντων Πολιτικών Προσφύγων προτείνει τροποποιήσεις που ζητεί να

συμπεριληφθούν στο ν. 1540/85.

17) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΤΡΑΤΗΣ ΚΟΡΑΚΑΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία Ελαιοπαράγωγοι της Λέσβου ζητούν τη λήψη άμεσων μέτρων για την προστασία του εισοδήματός τους.

18) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Καλαμάτας Μεσσηνίας ζητεί την επίλυση των προβλημάτων της παιδείας.

19) Ο Βουλευτής Λευκάδας κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών Λευκάδας "ΤΑΟΛ" ζητεί την ικανοποίηση των οικονομικών αιτημάτων των μελών της.

20) Η Βουλευτής Πέλλας κ. ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Εργαζομένων Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης υποβάλλει προτάσεις για την τροποποίηση του νόμου αναμόρφωσης και εκσυγχρονισμού της ΔΕΘ.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 2496/22-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ.4490/26-10-98 έγγραφο από την Υπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη ερώτηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2496/22.9.98 που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από τη Βουλευτή κα Φάνη Πάλλη-Πετραλιά, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Ο ΕΟΤ εκτιμώντας τη διαχρονική προσφορά του Θεάτρου ΔΟΡΑ ΣΤΡΑΤΟΥ, στην προβολή της λαϊκής μας παράδοσης, υποστηρίζει συνεχώς την προσπάθεια αυτή.

Συγκεκριμένα από τα Γραφεία Πληροφοριών του ΕΟΤ τα οποία εξυπηρετούν καθημερινά εκατοντάδες αλλοδαπούς επισκέπτες, διανέμονται τα διαφημιστικά φυλλάδια του Θεάτρου, και υπογραμμίζεται η μοναδικότητα του Θεάματος το οποίο προτείνεται ανεπιφύλακτα και συνεχώς στους ξένους.

Κατά καιρούς, και ανάλογα με τις οικονομικές δυνατότητες, η αρμόδια Δ/ση του ΕΟΤ προμηθεύεται εκδόσεις του Θεάτρου, αλλά και βρίσκεται σε συνεχή επικοινωνία με τους υπεύθυνους για οποιαδήποτε διευκόλυνση.

Παράλληλα, προβάλλει τις παραστάσεις της ΔΟΡΑ ΣΤΡΑΤΟΥ, και προτείνει την ενσωμάτωσή τους στα προγράμματα παράλληλων εκδηλώσεων των διεθνών γεγονότων, συνεδρίων κλπ. που πραγματοποιούνται στην Αθήνα. Η Δ/ση Διαφήμισης του ΕΟΤ, επί σειρά ετών εκτυπώνει τη διαφημιστική αφίσα των παραστάσεων καθώς και το σχετικό ξενόγλωσσο διαφημιστικό φυλλάδιο, όταν έχουν εξασφαλιστεί οι σχετικές πιστώσεις.

Κάθε χρόνο το χοροθέατρο ΔΟΡΑ ΣΤΡΑΤΟΥ με αίτημά του ζητά επιχορήγηση από τον ΕΟΤ, το οποίο και ικανοποιείται.

Συγκεκριμένα εντός του έτους 1997, έλαβαν δύο επιχορηγήσεις ύψους 8.000.000 δρχ. για την κάλυψη λειτουργικών εξόδων του θεάτρου και 1.500.000 δρχ. για την έκδοση εντύπου, ενώ για το 1998 (17.9.98) επιχορηγήθηκαν με το ποσό των 9.000.000 δραχ. για παραστάσεις του θεάτρου.

Επί πλέον το Υπουργείο Ανάπτυξης μέσα στις οικονομικές του δραστηριότητες επιχορήγησε το χοροθέατρο με το ποσό των 2.000.000 (δύο εκατομμύρια δραχ) για το 1997 και 2.000.000 για το 1998.

Η Υπουργός

ΒΑΣΩ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ"

2. Στην με αριθμό 2532/24-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 16/26-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2532/24-9-98 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Χρήστος Θεοδώρου παρακαλούμε να πληροφορηθείτε τον κ. Βουλευτή ότι τα έργα αποκατάστασης των ζημιών στη θέση "Μώλος" της Σκύρου είναι Νομαρχιακού Επιπέδου και αρμόδια υπηρεσία για να επιληφθεί της εκπόνησης μελέτης και

χρηματοδότησης των αναγκαίων μέτρων είναι η Δ.Τ.Υ.Ν.Α. Εύβοιας, στην οποία το Υπουργείο μας μέσω της Δ/σης Λιμενικών Έργων μπορεί να συμμετάσχει με εκπρόσωπό της σε αυτοψία με στόχο να οριστικοποιηθούν οι ενδεικνυόμενες ενέργειες με στόχο την αποκατάσταση της παραλίας.

Ο Υπουργός

Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

3. Στην με αριθμό 2173/11-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ.108/26-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2173/11-9-98 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Δημήτρης Πιπεργιάς παρακαλούμε να πληροφορηθείτε τον κ. Βουλευτή σύμφωνα με τα στοιχεία της Δ/σης Εγγειοβελτιωτικών Έργων (Δ7) του ΥΠΕΧΩΔΕ τα εξής:

Από το Πρόγραμμα των αντιπλημμυρικών έργων του Υπουργείου μας ΣΑΕ 072/1 που δανειοδοτείται από το Ταμείο Κοινωνικής Ανάπτυξης του Συμβουλίου της Ευρώπης (ΤΚΑΣΕ) εγκρίθηκαν και διατέθηκαν 400 εκατ. δρχ. για αντιπλημμυρικά έργα σε χειμάρους του Ν. Εύβοιας. Σήμερα οι πιστώσεις του Προγράμματος αυτού είχαν εξαντληθεί.

Από το έγγραφο που σας επισυνάπτουμε της ΔΤΥ Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Εύβοιας το υπόψη έργο έχει χρηματοδοτηθεί από Πρόγραμμα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Εύβοιας και άρα αρμόδιο να απαντήσει είναι το Υπουργείο Εσωτερικών, Δημ. Διοίκησης και Αποκέντρωσης προς το οποίο κοινοποιείται η ερώτηση.

Από τη Δ/ση του Υπουργείου μας έχει προταθεί αύξηση του προϋπολογισμού του έργου του ΤΚΑΣΕ για νέα αντιπλημμυρικά έργα στο Ν. Εύβοιας.

Ο Υπουργός

Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

4. Στην με αριθμό 2118/10-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 103/26-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2118/10-9-98 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Νίκος Κατσαρός παρακαλούμε να πληροφορηθείτε τον κ. Βουλευτή τα εξής:

1. Με βάση την "Οριστική μελέτη συμπληρωματικών αντιπλημμυρικών έργων πεδιάδων Καρδίτσας" που εγκρίθηκε με την απόφαση 1622/Δ/Β/90 του Γεν. Γραμματέα Περιφέρειας Θεσσαλίας συντάχθηκαν τα τεύχη δημοπράτησης του έργου "Καθαρισμός, διέγερση κοίτης, ενίσχυση των αναχωμάτων μετά των απαιτούμενων τεχνικών έργων του ποταμού Ενιππέα" τα οποία εγκρίθηκαν με την απόφαση 1277/Δβ/97 του Γεν. Γραμματέα Περιφέρειας Θεσσαλίας.

Για τη χρηματοδότηση του προαναφερθέντος έργου έχει εγκριθεί η διάθεση πίστωσης 2.300.000.000 δραχ. με την απόφαση Δ7α/3539/125/21-10-96 του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

Η δημοπρασσία του έργου έγινε την 5-8-97 και η σύμβαση με τον ανάδοχο υπογράφηκε την 20η Νοεμβρίου 1997.

2. Οι καθυστερήσεις στην εργολαβία οφείλονται κυρίως σε λόγους απαλλοτριώσεων σε συνδυασμό με αδυναμίες του αναδόχου, πράγμα για το οποίο αναμένεται η λήψη μέτρων. Το έργο εκτελείται από τις Περιφερειακές Υπηρεσίες (Διευθύνουσα Υπηρεσία και Προϊσταμένη Αρχή).

3. Για τις απαλλοτριώσεις στον ποταμό Ενιππέα, σας πληροφορούμε τα εξής

-Με την αριθμ. Δ12/0/34701/28-9-98 απόφαση εγκρίθηκαν τα κτηματολόγια του ποταμού Ενιππέα.

-Με το αριθμ. Δ12/0/Φ74/34869/7-10-98 έγγραφο έγινε και η πρόταση κήρυξης στο Υπουργείο Οικονομικών για την

έκδοση κοινής Υπουργικής Απόφασης. Μετά την κήρυξη της απαλλοτρίωσης ακολουθεί δίκη για καθορισμό τιμής μονάδος και στη συνέχεια η παρακατάθεση αποζημίωσης των ακινήτων, οπότε έχουμε και τη συντέλεση της απαλλοτρίωσης.

4. Για το δεύτερο θέμα που τίθεται στην ερώτηση, στα πλαίσια της εκπονούμενης από το ΥΠΕΧΩΔΕ "Οριστικής μελέτης συμπληρωματικών τεχνικών έργων σε ποταμούς και συλλεκτήρες του Ν. Καρδίτσας" έχει ήδη ολοκληρωθεί η προμελέτη της οδικής Γέφυρας επί του ποταμού Ενιππέα, στο ύψος της Κοινότητας Υπέρειας και εντός του τρέχοντος έτους θα ολοκληρωθεί και η οριστική μελέτη για τη δημοπράτηση του έργου.

Ο Υπουργός

Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

5. Στην με αριθμ. 2139/11-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 107/26-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2139/11-9-98 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Στέφανος Μάνος παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή σύμφωνα με τα στοιχεία της Δ/νσης Μελετών Έργων Οδοποιίας (ΔΜΕΟ) του ΥΠΕΧΩΔΕ ότι με τις σημερινές κυκλοφοριακές συνθήκες που επικρατούν στην οδό Αχαρνών επιβάλλεται η απαγόρευση της στάσης και στάθμευσης των οχημάτων και οποιαδήποτε ενέργεια γίνει για κατάργηση της στάσης και στάθμευσης δεν θα επιφέρει καμία διευκόλυνση στην κυκλοφορία, απεναντίας θα επιφέρει μεγαλύτερο κυκλοφοριακό πρόβλημα.

'Όσο για τη συνεχή και συστηματική αστυνόμευση που χρειάζεται στην οδό Αχαρνών, η ανάγκη της έχει επισημανθεί πολλές φορές στο αρμόδιο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης.

Ο Υπουργός

Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

6. Στην με αριθμό 2110/9-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 101/26-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2110/9-9-98 που κατέθεσε στη Βουλή, η Βουλευτής κα Μαριέττα Γιαννάκου παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή σύμφωνα με τα στοιχεία της Δ/νσης Οδικών Έργων (Δ9) του ΥΠΕΧΩΔΕ τα εξής:

Για τις περιφερειακές λεωφόρους της μειζονος περιοχής Αθηνών το ΥΠΕΧΩΔΕ κατ'έτος διαθέτει σημαντικά ποσά για την συντήρησή τους.

Επί του συγκεκριμένου θέματος του καθαρισμού της Λεωφόρου Σχιστού πληροφορούμε την κυρία Βουλευτή ότι με πρόσφατα συσταθείσα εργολαβία θα αποκομίστούν τα αποθνήτα μπάζα. Στο άμεσο μέλλον θα συσταθεί εργολαβία αναβάθμισης του πράσινου και συνεχούς καθαριότητας της Λεωφόρου, η οποία ρυπαίνεται από το εβδομαδιαίο παζάρι που λαμβάνει χώρα με την έγκριση του Δήμου Κερατσινίου.

Σε κάθε περίπτωση η οδός χρειάζεται αστυνόμευση από την αστυνομία και το Δήμο Κερατσινίου.

Ο Υπουργός

Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

7. Στην με αριθμό 2573/25-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 164/26-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

"Σε απάντηση της ερώτησης 2573/25-9-98 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Μανώλης Κεφαλογιάννης παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή σύμφωνα με τα στοιχεία της Δ/νσης Προγράμματος Προτύπων και Διεθνών Σχέσεων του ΥΠΕΧΩΔΕ τα εξής:

1. Για την προώθηση της ενσωμάτωσης στο ελληνικό δίκαιο της Οδηγίας 92/51/ΕΟΚ "σχετικά με ένα δεύτερο γενικό σύστημα αναγνώρισης της επαγγελματικής εκπαίδευσης το οποίο συμπληρώνει την Οδηγία 89/48/ΕΟΚ" αρμόδιο είναι το

συνεργώμενο Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και ειδικότερα ο Οργανισμός Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (ΟΕΕΚ) το οποίο είναι συναποδέκτης της ερώτησης.

2. Στην αρμόδια Δ/νση του ΥΠΕΧΩΔΕ δεν έχει περιέλθει σχετικό σχέδιο Π.Δ. για διατύπωση απόψεων, σημειώνεται ότι η Κοινοτική Οδηγία 97/38/ΕΚ τροποποιείται το παράρτημα Γ της Κ.Ο. 92/5 (ΕΟΚ).

3. Για την εφαρμογή του κανονισμού 1836/93 έχει προωθηθεί σχέδιο Κοινής Υπουργικής Απόφασης το οποίο έχει υπογραφεί ήδη από τον Υφυπουργό ΠΕΧΩΔΕ, την Υπουργό Ανάπτυξης και τον Υφυπουργό Εθνικής Οικονομίας κ. Χριστοδουλάκη και βρίσκεται για υπογραφή στο γραφείο του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας.

Ο Υπουργός

Κ.ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

8. Στην με αριθμό 2765/1-10-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 8606/23-10-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Υγείας και Πρόνοιας η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην με αριθμό 2765/1-10-98 ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κύριος Γ. Καρατζαφέρης, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

'Αδεια ίδρυσης φαρμακείου χορηγείται μετά γνώμη του οικείου φαρμακευτικού Συλλόγου με απόφαση του αρμόδιου Νομάρχη: α) στους φαρμακοποιούς που έχουν την Ελληνική ιθαγένεια και στους φαρμακοποιούς που έχουν την υπηκοότητα ενός των κρατών μελών της ΕΟΚ σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 1 του ν. 1963/91 β) επίσης σύμφωνα με το άρθρο 13 του ίδιου ως άνω νόμου στους ομογενείς φαρμακοποιούς και γ) σύμφωνα με το άρθρο 1 του ν. 4031/59 σε αλλοδαπούς υπηκόους, εκτός της προαναφερθείσας περίπτωσης των υπηκόων των κρατών-μελών της ΕΟΚ, εφόσον οι χώρες τους επιτρέπουν την άσκηση του φαρμακευτικού επαγγέλματος στους Έλληνες που είναι εγκατεστημένοι σε αυτές.

Με το αριθμ. πρωτ. Α7γ/8139/98 έγγραφό μας προς τις Δ/νσεις Υγείας των Νομαρχιακών Διαμερισμάτων Ροδόπης και Έβρου, του Νομαρχιακού Διαμερίσματος Ξάνθης και προς το Τμήμα Υγείας της Νομ. Αυτοδιοίκησης Δωδεκανήσου, ζητήθηκε να μας γνωρίσουν τον αριθμό αδειών ίδρυσης - λειτουργίας φαρμακείων που έχουν χορηγήσει σε αλλοδαπούς ανεξαρτήτως υπηκοότητας καθώς και σε Έλληνες υπηκόους, μουσουλμάνους το Θρήσκευμα, την ύπαρξη ή μη συγκεκριμένων καταγγελιών σχετικά με τη νομιμότητα έκδοσης αυτών καθώς και το αποτέλεσμα των σχετικών ερευνών που τυχόν διενεργήθηκαν όπως επίσης και τυχόν αποφάσεις ανάκλησης των αδειών ίδρυσης - λειτουργίας αυτών.

Με βάση τα στοιχεία που μας απεστάλησαν προκύπτουν τα εξής:

Α) Από τη Δ/νση Υγείας του Νομαρχιακού Διαμερίσματος Ροδόπης: α) δεν έχει χορηγηθεί καμία άδεια ίδρυσης - λειτουργίας φαρμακείου σε αλλοδαπό β) έχουν χορηγηθεί επτά άδειες σε Έλληνες υπηκόους, μουσουλμάνους το θρήσκευμα.

Σημειώνουμε ότι για τις άνω επτά περιπτώσεις ασκήθηκαν προσφυγές, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 του ν. 3200/55 σε συνδυασμό με τις διατάξεις του άρθρου 10 του ν. 1963/91, κατά των σχετικών Νομαρχιακών αποφάσεων με τις οποίες χορηγήθηκαν οι άδειες ίδρυσης των φαρμακείων.

Οι προσφυγές επί των οποίων δεν εκδόθηκαν σχετικές αποφάσεις (σιωπηρή απόρριψη) ασκήθηκαν για μεν τις πέντε εκ των περιπτώσεων από τον Φαρμακευτικό Σύλλογο Ροδόπης για δε τις υπόλοιπες δύο από φαρμακοποιούς του οικείου Νομαρχιακού Διαμερίσματος.

Τέλος σημειώνουμε ότι: α) για τις τέσσερις από τις επτά περιπτώσεις ο Φαρμακευτικός Σύλλογος Ροδόπης έχει κατεθέσει στο Συμβούλιο της Επικρατείας αίτηση ακύρωσης κατά των αδειών ίδρυσης των φαρμακείων και της σιωπηρής απόρριψης των σχετικών προσφυγών του και β) καμία από τις επτά ανωτέρω άδειες ίδρυσης φαρμακείου δεν έχει ανακληθεί.

Β) Από τη Δ/νση Υγείας του Νομαρχιακού Διαμερίσματος

'Εβρου έχει χορηγηθεί μία άδεια ίδρυσης - λειτουργίας φαρμακείου σε ομογενή κυπριακής υπηκοότητας και δεν υπήρξε καμία καταγγελία σχετικά τη νομιμότητα της έκδοσης αυτής.

Γ) Από τη Δ/ση Υγείας του Νομαρχιακού Διαμερίσματος Ξάνθης έχει χορηγηθεί μία άδεια ίδρυσης λειτουργίας φαρμακείου σε Έλληνα υπήκοο, μουσουλμάνο στο θρήσκευμα.

Σημειώνουμε ότι ο Φαρμακευτικός Σύλλογος Ξάνθης δεν έχει εγγράψει στη δύναμή του τον εν λόγω φαρμακοποιό, ο οποίος με αίτησή του στο Συμβούλιο της Επικρατείας έχει ζητήσει την ακύρωση της σχετικής απόφασης του Συλλόγου και

Δ) Από το Τμήμα Υγείας της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Δωδεκανήσου δεν έχει χορηγηθεί καμία άδεια ίδρυσης - λειτουργίας φαρμακείου σε αλλοδαπούς και σε Έλληνες υπηκόους, μουσουλμάνους το θρήσκευμα.

Ο Υφυπουργός

ΕΜ. ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ"

9. Στην με αριθμό 2210/15-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 1629/22-10-98 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην 2210/15-9-98 ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Παναγιώτη Ψωμιάδη και την αρ.6876/23-9-98 ΠΑΒ αναφορά του Βουλευτή κ. Παπαθεμελή σχετικά με τις προϋποθέσεις που θέτει ο ΟΓΑ στους ασφαλισμένους της επαρχίας προκειμένου να εγκρίνει τη νοσηλεία τους σε ιδιωτικές κλινικές σας πληροφορούμε τα εξής:

1. Σύμφωνα με τη νομοθεσία του ΟΓΑ η νοσοκομειακή περίθαλψη παρέχεται στη γ' θέση των νοσηλευτικών ιδρυμάτων του ν.δ/τος 2592/1953 και σε περίπτωση ανεπάρκειας αυτών στην αυτή θέση των υπολοίπων νοσηλευτικών ιδρυμάτων ή ιδιωτικών κλινικών με τα οποία ο ΟΓΑ μπορεί να συμβάλλεται.

Από τα παραπάνω συνάγεται ότι ο ασφαλισμένος του ΟΓΑ νοσηλεύεται σε ιδιωτική συμβεβλημένη κλινική μόνο στις περιπτώσεις ανεπάρκειας των κρατικών νοσοκομείων.

Προκειμένου να συμβληθεί μια ιδιωτική κλινική με τον ΟΓΑ απαιτείται απόφαση του Δ.Σ. του Οργανισμού. Για τη λήψη της απόφασης αυτής συνεκτιμούνται εκτός από τις σχετικές βεβαιώσεις για την καλή λειτουργία της κλινικής και το ποσοστό κάλυψης των κλινών των τμημάτων των κρατικών νοσοκομείων της περιοχής σε σχέση με τα αντίστοιχα τμήματα που λειτουργούν στην ιδιωτική κλινική. Στους νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης η ανεπάρκεια των κλινών των κρατικών νοσοκομείων θεωρείται δεδομένη.

Συνεπώς το Δ.Σ. είναι το αρμόδιο όργανο που κρίνει την επάρκεια ή μη των κλινών στα κρατικά νοσοκομεία και για την καλύτερη εξυπηρέτηση των ασφαλισμένων του αποφασίζει τη σύναψη σύμβασης με τις ιδιωτικές κλινικές της περιοχής.

Μετά από τα ανωτέρω κρίνουμε ότι οι διαμαρτυρίες των ασφαλισμένων του ΟΓΑ κατοίκων της Βόρειας Ελλάδας είναι δικαιολογημένες και θα πρέπει να αλλάξει ο τρόπος αντιμετώπισής τους.

Από την πλευρά της Γ.Γ.Κ.Α. θα δωθούν οι απαραίτητες οδηγίες στον ΟΓΑ ώστε να μην απαιτείται πλέον από τον κάθε ασθενή ασφαλισμένο να προσκομίσει βεβαίωση των κρατικών νοσοκομείων ότι αδυνατούν να τους δεχθούν προκειμένου να νοσηλευτούν σε ιδιωτικές συμβεβλημένες κλινικές, αφού το θέμα των συμβάσεων με αυτές έχει κριθεί από το ΔΣ του Οργανισμού.

2. Ως προς την απόφαση του ευρωπαϊκού δικαστηρίου, ότι οι Έλληνες πολίτες μπορούν να νοσηλεύονται σε νοσοκομεία των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης χωρίς προέγκριση από τους ελληνικούς ασφαλιστικούς οργανισμούς σας γνωρίζουμε ότι παρόμοια απόφαση δεν υπάρχει.

Η απόφαση στην οποία μάλλον αναφέρεστε αφορά μία μεμονωμένη περίπτωση ορθοδοντικής θεραπείας που εντάσσεται στην ιατρική περίθαλψη και δε θίγει καθόλου το θέμα της νοσοκομειακής περίθαλψης πέραν του γεγονότος ότι αναιρείται και αυτή η δυνατότητα αφού στην ίδια την απόφαση αναφέρεται ότι αποδίδονται οι δαπάνες που προβλέπει η εθνική νομοθεσία κάθε κράτους.

3. Ως προς τα θέματα που αφορούν το ΕΚΑΒ και τη μεταφορά ασθενών σε ιδιωτικές κλινικές σας γνωρίζουμε ότι το θέμα ανήκει στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας, στο οποίο διαβιβάζεται και η σχετική αναφορά.

Ο Υφυπουργός

ΝΙΚΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ"

10. Στην με αριθμό 2432/18-9-98 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 4452/16-10-98 έγγραφο από τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

"Απαντώντας στην 2432/98 ερώτηση, που κατατέθηκε στη Βουλή από τους Βουλευτές κυρίους Στ. Κόρακα και Μ. Κωστόπουλο, για το θιγόμενο σ'αυτή θέματα αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Στην εργατική νομοθεσία για τα θέματα υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων προβλέπονται υποχρεώσεις για τους εργοδότες, για τους εργαζομένους και για την Πολιτεία.

1. Βασική υποχρέωση των εργοδοτών είναι να λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την προστασία της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων.

Στα μέτρα αυτά συμπεριλαμβάνονται και οι δραστηριότητες πρόληψης του επαγγελματικού κινδύνου, η ενημέρωση και κατάρτιση των εργαζομένων καθώς και η δημιουργία της απαραίτητης οργάνωσης και παροχής των αναγκαίων μέσων.

Βασική και θεμελιώδης αρχή της νομοθεσίας για την ασφάλεια και υγεία των εργαζομένων είναι η αρχή της ευθύνης του εργοδότη σύμφωνα με την οποία: "Κάθε εργοδότης είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια και υγεία των εργαζομένων και δεν απαλλάσσεται από αυτή την ευθύνη ούτε όταν αναθέτει καθήκοντα προστασίας και πρόληψης του επαγγελματικού κινδύνου σε άλλα άτομα ή υπηρεσίες εντός ή εκτός της επιχείρησής".

Στα πλαίσια αυτά σε περίπτωση μη συμμόρφωσης των εργοδοτών επιβάλλονται σε αυτούς οι ποινικές και διοικητικές κυρώσεις που προβλέπονται στα άρθρα 24 και 25 του ν. 2224/94 "Ρύθμιση θεμάτων εργασίας, συνδικαλιστικών δικαιωμάτων, Υγιεινής - Ασφάλειας, κλπ" (112/Α/94).

2. Βασική υποχρέωση των εργαζομένων είναι να εφαρμόζουν τους κανόνες υγιεινής και ασφάλειας και να φροντίζουν ανάλογα με τις δυνατότητες για την ασφάλεια και την υγεία τους καθώς επίσης και για την ασφάλεια και την υγεία των άλλων ατόμων που επηρεάζονται από τις πράξεις ή τις παραλείψεις τους κατά την εργασία σύμφωνα με την εκπαίδευσή τους και τις κατάλληλες οδηγίες του εργοδότη τους.

Στην εργατική νομοθεσία για την ασφάλεια και υγεία των εργαζομένων δεν προβλέπονται κυρώσεις σε περίπτωση μη τήρησης των υποχρεώσεών τους.

3. Υποχρέωση της Πολιτείας είναι να εξασφαλίζει κατάλληλο και επαρκή έλεγχο εφαρμογής της νομοθεσίας.

Ο έλεγχος της νομοθεσίας ασκείται σήμερα και μέχρι 30-6-1999 από τις αρμόδιες επιθεωρήσεις εργασίας που υπάγονται στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις. Από 1-7-1999 η αρμοδιότητα αυτή περιέχεται σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν.2639/1998 (205/Α' 2-9-98) "Ρύθμιση εργασιακών σχέσεων, σύσταση Σώματος Επιθεώρησης Εργασίας και άλλες διατάξεις" στο Σώμα Επιθεώρησης Εργασίας το οποίο θα υπάγεται απευθείας στον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων και θα έχει αρμοδιότητες που εκτείνονται σε όλη την ελληνική επικράτεια. Η δημιουργία του ΣΕΠΕ στοχεύει στην αναβάθμιση του ρόλου της επιθεώρησης εργασίας και την αποτελεσματικότερη λειτουργία του ώστε εντός των άλλων να μειωθεί ο αριθμός των εργατικών ατυχημάτων και να βελτιωθούν οι συνθήκες στους χώρους εργασίας.

4. Για τα λοιπά θέματα, αρμόδιο να σας απαντήσει είναι το ΥΠΕΧΩΔΕ, προς το οποίο κοινοποιούμε φωτοαντίγραφο της ερώτησής.

Ο Υπουργός

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ"

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο αναφορών και ερωτήσεων της Τρίτης 2 Φεβρουαρίου 1999.

A. ΑΝΑΦΟΡΕΣ-ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ.5 Καν. Βουλής)

1. Η με αριθμό 4659/3.12.98 ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Κυριάκου Σπυριγιούνη προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, σχετικά με τις διαδικασίες για την προμήθεια των Ενόπλων Δυνάμεων με 12 πυροβόλα SUZANA από τη Σλοβακία.

2. Η με αριθμό 4998/11.12.98 ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ.Γεωργίου Σούρλα προς τον Υπουργό Υγείας-Πρόνοιας, σχετικά με την πορεία των εργασιών τεσσάρων έργων στον τομέα Υγείας-Πρόνοιας που εκτελούνται στο Νομό Μαγνησίας.

3. Η με αριθμό 2786/2.10.98 ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ.Αχιλλέα Κανταρτζή προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης στην απόφαση μετατροπής του Ταμείου Διοίκησης και Διαχείρισης Πανεπιστημιακών Δασών του Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης από ΝΠΔΔ σε ΝΠΙΔ.

4. Η με αριθμό 5475/21.12.98 ερώτηση της Βουλευτού του

Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Στέλλας Αλφιέρη προς τον Υπουργό Υγείας-Πρόνοιας σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης για τη δημιουργία Πολυϊατρείου στο Δήμο Καμείρου Ρόδου.

B. ΑΝΑΦΟΡΕΣ-ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ.5 Καν.Βουλής)

1. Η με αριθμό 4780/8.12.98 ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ.Δημητρίου Σιούφα προς τον Υπουργό Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης, σχετικά με την τήρηση αξιοκρατίας και διαφάνειας στις διαδικασίες του διαγωνισμού για την πρόσληψη 160 δημοσιογράφων στην Ελληνική Ραδιοφωνία Τηλεόραση (ΕΡΤ).

Κύριοι συνάδελφοι η Βουλευτής κ. Παρθένα Φουντουκίδου ζητεί ολιγοήμερη άδεια απουσίας στο εξωτερικό.

Επίσης η Βουλευτής κ. Φάνη Πάλλη-Πετραλιά ζητεί ολιγοήμερη άδεια απουσίας στο εξωτερικό.

Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Η Βουλή ενέκρινε τις ζητηθείσες άδειες.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην

ΕΙΔΙΚΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΞΗ

Συζήτηση, σύμφωνα με τα άρθρα 45, 51 παρ.4 και 137 του Κανονισμού της Βουλής, επί της εκθέσεως της Διακομματικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής, της συσταθείσας με ομόφωνη απόφαση της Ολομέλειας της Βουλής, για τη μελέτη του προβλήματος των Τροχαίων Ατυχημάτων και την Οδική Ασφάλεια στην Ελλάδα.

Για τη συζήτηση αυτή η Νέα Δημοκρατία ορίζει ως Κοινοβουλευτικό της Εκπρόσωπο το Βουλευτή της Β' Περιφέρειας Αθηνών κ.Ευάγγελο Μειμαράκη.

Κύριοι συνάδελφοι, όπως γνωρίζετε, λόγω των καιρικών συνθηκών ένας μεγάλος αριθμός συναδέλφων δεν κατόρθωσε να έρθει στην Αθήνα και από νησιά αλλά και από τον κορμό από το κέντρο της χώρας. Υπήρξαν ελάχιστες δυνατότητες.

Θα προτείνω, λοιπόν, η συζήτηση αυτή να μην ολοκληρωθεί στη σημερινή συνεδρίαση. Να ακουστούν οι εισηγητές, οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, ο Υπουργός και όσοι θελήσουν εκ των εκπροσώπων να λάβουν το λόγο και να συνεχιστεί κανονικά, όπως άλλωστε ορίζει και ο Κανονισμός, σε δεύτερη συνεδρίαση η συζήτηση αυτή, την προσεχή Παρασκευή με τη δυνατότητα να εγγραφούν στο πρώτο ημίωρο, αφότου αρχίσει η συνεδρίαση της Παρασκευής και να ομιλήσουν όσοι συνάδελφοι θέλουν να πάρουν μέρος στη συζήτηση του πορίσματος.

Κατά την πάλι τακτική που ακολουθούμε τα τελευταία χρόνια είχαμε αποφασίσει βεβαίως, να ολοκληρωθεί σήμερα η συζήτηση, αλλά αντιλαμβανόμαστε υποθέτω όλοι ότι αυτό δεν είναι δυνατόν χωρίς να παρεμποδιστεί η συμμετοχή ουσιαστικώς συναδέλφων οι οποίοι επιθυμούν να πάρουν μέρος σε αυτήν τη συζήτηση.

Το Σώμα συμφωνεί;

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΔΙΟΥΝΗΣ: Όσοι είμαστε εδώ να μιλήσουμε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, εμείς που παριστάμεθα εδώ να μιλήσουμε σήμερα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Βεβαίως. Αλλά είπα ότι την προσεχή Παρασκευή -θα γίνει κατ' εξαίρεση, δεν έχει άλλοτε γίνει αυτό-επειδή κατά τον Κανονισμό δικαιούνται να μιλήσουν αυτοί που θα εγγραφούν στη διάρκεια της ομιλίας των πρώτων ομιλητών, οι συνάδελφοι, οι οποίοι δεν κατέστη δυνατόν να φθάσουν στην Αθήνα σήμερα, να μπορούν στο πρώτο ημίωρο της συνεδρίασεως της Παρασκευής να εγγραφούν και να λάβουν το λόγο στη συνεδρίαση εκείνη.

Επαναλαμβάνω το ερώτημά μου: Είμεθα σύμφωνοι επ' αυτού;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεπώς ομοφώνως αποφασίζουμε να συνεχίσουμε, όπως είπα, την προσεχή Παρασκευή και να ολοκληρώσουμε τη συζήτηση του πορίσματος.

Η συζήτηση αυτή θα γίνει με τις διατάξεις του Κανονισμού, που προανέφερα και αφορά στο όλο πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων που μελέτησε η επιτροπή που συγκρότησε η Ολομέλεια της Βουλής και διατύπωσε στο πόρισμα τις σχετικές απόψεις και προτάσεις της.

Η έκθεση αυτή ανακοινώθηκε και καταχωρίστηκε στα Πρακτικά της συνεδρίασεως της 31ης Μαΐου 1996. Έχει διανεμηθεί σε όλους τους συναδέλφους και εν πάση περιπτώσει, είναι στη διάθεση όσων επιθυμούν να λάβουν αντίγραφο του πορίσματος προκειμένου να λάβουν μέρος στη συζήτηση.

Ως χρόνο ομιλίας των πέντε πρώτων ομιλητών, ενός από κάθε κόμμα, προτείνω το χρόνο των είκοσι λεπτών και των επομένων κανονικά, όπως είναι ο χρόνος ομιλίας στις επερωτήσεις, πέντε λεπτά της ώρας.

Οι Υπουργοί και οι Πρόεδροι ή Αναπληρωτές τους των Κοινοβουλευτικών Ομάδων θα μιλήσουν στο χρόνο που ορίζουν οι διατάξεις του άρθρου 97 παράγραφος 3. Δηλαδή τριάντα λεπτά ο Αρχηγός της μεγαλύτερης Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Αντιπολιτεύσεως και είκοσι λεπτά των άλλων Κοινοβουλευτικών Ομάδων.

Εφόσον δούμε στην επομένη συνεδρίαση της Παρασκευής ότι υπάρχει ο χρόνος, μπορούμε να αποφασίσουμε τότε να υπάρξουν και δευτερολογίες.

Δέχεται το Σώμα την πρόταση που έκανα;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Συνεπώς το Σώμα παρεδέχθη την πρόταση ομοφώνως.

Όπως είπα και πριν μπορείτε να εγγραφείτε όσοι το επιθυμείτε για να μιλήσετε κατά τη διάρκεια της αγορεύσεως των πρώτων ομιλητών, που θα είναι από το Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα ο κ. Ηλίας Βλαχόπουλος, από τη Νέα Δημοκρατία ο κ. Πάνος Καμμένος, από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδος ο κ. Σταύρος Παναγιώτου, από το Συνασπισμό της Αριστεράς και της Προόδου η κ. Στέλλα Αλφιέρη και από το Δημοκρατικό Κοινωνικό Κίνημα ο κ. Γιάννης Δημαράς.

Καλείται στο Βήμα ο κ. Ηλίας Βλαχόπουλος.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ: "Αν οποιαδήποτε επιδημία σκότωνε τα παιδιά μας με τη σφοδρότητα που σκοτώνουν τα τροχαία ατυχήματα, τότε όλοι θα είχαμε εξεγερθεί για να σταματήσει το φονικό".

Αυτό είναι το σχόλιο ενός αρχιάτρου που κατά τον πιο δραματικό τρόπο περιγράφει τη συνεχή, τη διαρκή καθημερινή ανθρωποθυσία στην ασφάλτο της χώρας μας, ενώ ταυτόχρονα υπαινίσσεται -ή θα έλεγα καλύτερα ομολογεί- την αδυναμία μας να αντιμετωπίσουμε αυτό το φονικό.

Αυτή ακριβώς η σκληρή πραγματικότητα μας καλεί να ομολογήσουμε, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι στην πατρίδα μας το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων είναι οξύτατο και της αυτής σημασίας ή κατ' άλλους και σπουδαιότερο από, επίσης, σημαντικά προβλήματα της εποχής μας, όπως το AIDS, τα ναρκωτικά, η ατμοσφαιρική ρύπανση κλπ.

Αυτή η θλιβερή, όμως αληθινή ομολογία, μας καλεί να αναλάβουμε τις ευθύνες μας όλοι, με πρώτη την πολιτεία. Μας καλεί ακόμη, μετά την παραδοχή ότι η οδική ασφάλεια αποτελεί ουσιώδη συνιστώσα της ποιότητας ζωής και του πολιτισμού μας, να αναγνωρίσουμε και να δεχτούμε ότι η αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων και η οδική ασφάλεια είναι κατ' εξοχήν υπόθεση του κράτους και πρέπει να αποτελέσει κυρίαρχο στοιχείο κάθε κυβερνητικής πολιτικής.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΚΡΗΤΙΚΟΣ)

Κύριοι συνάδελφοι, αυτή η πραγματικότητα, αυτή η ομολογία και παραδοχή προσδιορίζουν και την ευθύνη της πολιτείας, ενώ ταυτόχρονα η Βουλή των Ελλήνων - μέσω του Προέδρου της κ. Απόστολου Κακλαμάνη- ως η δημοκρατική έκφραση της βούλησης του ελληνικού λαού, αποφάσισε τη διερεύνηση σε βάθος του προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων από Διακομματική Κοινοβουλευτική Επιτροπή, που συγκροτήθηκε με απόφαση του Προέδρου της.

Θα μου επιτρέψετε να αναφερθώ δι' ολίγον στα της επιτροπής, για να βοηθήσω και τους κυρίους συναδέλφους, αλλά κυρίως και τον ελληνικό λαό και την Κυβέρνηση να κατανοήσουν ότι το πόρισμα της επιτροπής ήταν το αποτέλεσμα μιας επίπονης διαδικασίας διερεύνησης σε βάθος όλων των πτυχών του προβλήματος "τροχαία ατυχήματα", μιας διερεύνησης και μιας διαδικασίας, στην οποία κλήθηκαν και κατέθεσαν στην επιτροπή της Βουλής τις απόψεις τους, την επιστημονική τους γνώση, τη συσσωρευμένη εμπειρία, δεκάδες φορείς και επιστήμονες, περισσότεροι ίσως και από πένητα, κρατικές υπηρεσίες, εκπρόσωποι πανεπιστημίων, πολυτεχνείων, των Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων, του ΕΚΑΒ, των νοσοκομείων κλπ.

Ήταν, αγαπητοί συνάδελφοι, μια διερεύνηση, που έδωσε το εν λόγω πόρισμα, που κι εγώ ως μέλος αυτής της επιτροπής εκτιμώ ότι είναι ένα πόρισμα, καρπός και σύνθεση της κοινωνικής, οικονομικής, επιστημονικής, πολιτιστικής και πολιτικής προσέγγισης του προβλήματος "τροχαία ατυχήματα".

Συγκεκριμένα, λοιπόν, αυτή η επιτροπή συγκροτήθηκε το Μάιο του 1995 και αποτελέστηκε από τους παρακάτω είκοσι

τρεις Βουλευτές όλων των κομμάτων: από τους κυρίους Αφεντουλίδη Νικόλαο, Βλαχόπουλο Ηλία, την κ. Ζήση Ροδόυλα, Καραμούτσο Σπύρο, Κηπουρό Χρήστο, Μαγκούφη Χρήστο -ο οποίος ήταν και ο εκλεγμένος πρόεδρος της επιτροπής- Μελίδη Ιωάννη, Μπαντουβά Κωνσταντίνο, Χατζημιχάλη Φώτη, Οικονομίδη Παναγιώτη, Παλαιοθόδωρο Δημήτριο, Τσερτικίδη Παντελή, Γκελεστάθη Νικόλαο, Γεωργολιό Κωνσταντίνο, Ευμοιρίδη Κωνσταντίνο, Καμμένο Πάνο -που ήταν και ο αντιπρόεδρος της επιτροπής- Κοραχάη Βασίλειο, Λυμπερακίδη Λεωνίδα, Χειμάρια Αθανάσιο, Σαψάλη Κωνσταντίνο, Αραβανή Γεράσιμο και Οικονομόπουλο Νίκο.

Πρέπει επίσης να υπογραμμίσω την ουσιαστική συμβολή των δεκάδων εμπειρογνομώνων και των μελών της συντακτικής επιτροπής του πορίσματος και της ομάδος εργασίας και κύρια του γενικού συντονιστού όλων αυτών των ομάδων, του ηλεκτρολόγου-μηχανολόγου κ. Κωνσταντίνου Μαρκάκη, οι οποίοι πρόθυμα διέθεσαν το χρόνο τους, προσέφεραν την εμπειρία και τις γνώσεις τους στην κοινή προσπάθεια όλων μας για την πληρότητα και τη σοβαρότητα του πορίσματος στο μέγιστης σημασίας θέμα των τροχαίων ατυχημάτων και της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας, όπως χαρακτηριστικά τονίζει η Διακομματική Κοινοβουλευτική Επιτροπή.

Οι εργασίες της επιτροπής διήρκεσαν επί δωδεκάμηνο περίπου και μέχρι το Μάιο του 1996, οπότε και παρουσιάστηκε το πόρισμα στον Πρόεδρο της Βουλής κ. Απόστολο Κακλαμάνη, σε ειδική συνεδρίαση της Διακομματικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής στις 28 Μαΐου 1996.

Σε τρεις μπορούμε να διακρίνουμε τις φάσεις εργασιών της επιτροπής. Η πρώτη φάση είναι η συγκέντρωση και κωδικοποίηση στοιχείων, η δεύτερη φάση η επεξεργασία στοιχείων, η τρίτη φάση η διατύπωση του πορίσματος.

Επίσης, σε ειδική συνεδρίαση της επιτροπής κλήθηκαν και κατέθεσαν τις απόψεις τους οι τότε Υπουργοί, Δημόσιας Τάξης κ. Κωνσταντίνος Γέτονας, ΠΕΧΩΔΕ κ. Κωνσταντίνος Λαλιώτης, Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χάρης Καστανίδης, ο Υφυπουργός κ. Γεώργιος Δασκαλάκης και ο τότε Υφυπουργός Παιδείας κ. Γεώργιος Πασχαλίδης.

Το συνταχθέν πόρισμα με τις τελικές προσθήκες του Προέδρου και των εναλλακτικών προτάσεων εκ μέρους των κομμάτων, που ενσωματώθηκαν στο κείμενο, εγκρίθηκε ομόφωνα.

Ανέφερα όλους τους Βουλευτές και όσους βοήθησαν στη λειτουργία αυτής της επιτροπής, γιατί θεωρήσα ότι είναι χρέος μου να τους αναφέρω από το Βήμα της Βουλής.

Ας έρθουμε όμως στην ουσία της διερεύνησης του προβλήματος, όπως έγινε από την επιτροπή. Δύο χιλιάδες διακόσια δεκαοκτώ άτομα έχασαν τη ζωή τους το 1998 σε είκοσι τέσσερις χιλιάδες οκτακόσια εβδομήντα πέντε τροχαία ατυχήματα. Αυτός είναι ο θλιβερός απολογισμός και ταυτόχρονα ένα θλιβερό ρεκόρ, που κατέχει η χώρα μας σε θυσίες ανθρώπινων ζωών στην ασφάλτο.

Αν δούμε λίγο πίσω, στο 1997-1998 και σε όλα τα χρόνια, τα οποία ερεύνησε η επιτροπή, τότε δυστυχώς θα μιλάμε κάθε χρόνο για θλιβερούς απολογισμούς, για θλιβερά ρεκόρ, για τις θλιβερές πρωτιές μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, για θλιβερές διαπιστώσεις. Έχουμε είκοσι δύο χιλιάδες ατυχήματα κατά μέσο όρο κάθε χρόνο με τριάντα δύο χιλιάδες τραυματίες και δύο χιλιάδες νεκρούς.

Ενώ στην Ευρώπη παρατηρείται καθοδική τάση στη θνησιμότητα από τροχαία ατυχήματα, στην πατρίδα μας η τάση είναι ανοδική, δηλαδή αυξάνουν κάθε χρόνο. Πιο συγκεκριμένα στην περίοδο 1980-1993 στην Ευρωπαϊκή Ένωση τα ατυχήματα παρουσίασαν μείωση 9% ενώ στην Ελλάδα αυξήθηκαν κατά 34%. Οι νεκροί στην Ευρωπαϊκή Ένωση μειώθηκαν κατά 22% ενώ στην Ελλάδα αυξήθηκαν κατά 64%.

Ο μέσος όρος νεκρών σε τροχαία ατυχήματα ανά ένα εκατομμύριο κατοίκους στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι εκατόν τριάντα ένας και στην Ελλάδα διακόσιοι δεκαεπτά. Περίπου διπλάσιος είναι ο αριθμός.

Επίσης οι νεκροί σε τροχαία ανά ένα εκατομμύριο οχήματα στην

Ευρωπαϊκή Ένωση είναι διακόσιοι ογδόντα πέντε ενώ στη χώρα μας είναι οκτακόσιοι ένας.

Ένα ακόμα στοιχείο που λέει ότι στην Ευρωπαϊκή Ένωση υπάρχουν τετρακόσια ογδόντα αυτοκίνητα ανά χίλιους κατοίκους ενώ στην Ελλάδα μόνο διακόσια εβδομήντα ένα, δείχνει ότι η αναμενόμενη αύξηση αυτοκινήτων στην Ελλάδα θα προκαλέσει έτι περαιτέρω αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων και των νεκρών ανά ένα εκατομμύριο κατοίκους αν δεν ληφθούν άμεσα πρόσθετα μέτρα.

Φυσικά αναλυτικά στοιχεία και συγκρίσεις με κάθε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπάρχουν στους πίνακες του πορίσματος το οποίο έχει καταθεθεί στη Βουλή. Εμείς θα συνεχίσουμε με κάποια επιπλέον στοιχεία που αφορούν τη χώρα μας και κάποιες συγκρίσεις με το σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο βαθμό που αυτά βοηθούν στην καλύτερη περιγραφή του προβλήματος και την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων.

Έτσι με στοιχεία παλαιότερων ετών το 23% των νεκρών είναι πεζοί, 21% είναι οδηγοί Ι.Χ., 18% επιβάτες, 8% οδηγοί δικύκλων μεγάλου κυβισμού και 11% οδηγοί δικύκλων μικρού κυβισμού. Στη χώρα μας με την πάροδο του χρόνου τα ατυχήματα γίνονται σοβαρότερα με βαρύτερες συνέπειες.

Επίσης, στη χώρα μας το 73% των ατυχημάτων συμβαίνουν σε κατοικημένες περιοχές. Επειδή όμως τα ατυχήματα εκτός αστικών περιοχών έχουν βαρύτερες συνέπειες, ο αριθμός των νεκρών σε αστικές περιοχές μόλις υπερβαίνει το 1/3 του συνολικού αριθμού των νεκρών.

Πάντως οι διαφορές που παρατηρούνται μεταξύ των διαφόρων χωρών οφείλονται σε διαφορετικά δεδομένα κάθε χώρας, τοπογραφία, κλίμα, νοοτροπία, πλήθος, μήκος μετακινήσεων, βαθμός αστικοποίησης κ.ο.κ.

Είναι βέβαιο όμως ότι πολλές απ' αυτές τις διαφορές οφείλονται και στο διαφορετικό βαθμό ενδιαφέροντος στην ύπαρξη ή όχι ολοκληρωμένης πολιτικής με την οποία η κάθε χώρα αντιμετωπίζει το θέμα της οδικής ασφάλειας και στη μη αυστηρή εφαρμογή της όποιας νομοθεσίας έστω υπάρχει και στη χώρα μας.

Θα ολοκληρώσω την περιγραφή της εικόνας για τα τροχαία ατυχήματα στη χώρα μας με τα παρακάτω στοιχεία. Η πρώτη αιτία θανάτων σε παιδιά και νέους μέχρι είκοσι τεσσάρων ετών είναι τα τροχαία ατυχήματα. Από το σύνολο των νεκρών σε τροχαία το 50% ανήκει στις ηλικίες δεκαπέντε με σαράντα τεσσάρων ετών. Το μεγαλύτερο ποσοστό νεκρών πεζών ανήκει στις ηλικίες εβδομήντα με ογδόντα τέσσερα. Το 77% των νεκρών είναι άνδρες και το 23% γυναίκες. Αυτό φυσικά εξηγείται. Οι υψηλότεροι δείκτες νεκρών ανά εκατό χιλιάδες κατοίκους αφορούν τη Θράκη με 26%, τη Στερεά και Εύβοια με 24%, τη Πελοπόννησο με 22% και τη Μακεδονία με 22%.

Στο στρατό σημειώνονται εκατό περίπου ατυχήματα το χρόνο.

Πιστεύω ότι η περιγραφή της κατάστασης με τη μορφή κύρια της κατάθεσης στατιστικών στοιχείων που ήδη αναφέρθηκαν οδηγούν σε κάποιες διαπιστώσεις που επιβάλουν την αναζήτηση των αιτιών και στη συνέχεια τη λήψη μέτρων.

Διαπιστώσεις και αίτια: Αν επιχειρήσουμε να καταγράψουμε τα αίτια των τροχαίων ατυχημάτων και στη συνέχεια να τα ομαδοποιήσουμε τότε σχετικά εύκολα θα καταλήγαμε σε τέσσερις παράγοντες που θα διαμόρφωναν το πλαίσιο της οδικής ασφάλειας. Ο πρώτος παράγων είναι ο χρήστης, ο οδηγός, ο επιβάτης και οι πεζοί. Ο δεύτερος παράγων είναι το όχημα και τα διάφορα είδη οχημάτων, ο τρίτος παράγων είναι η οδική υποδομή και το οδικό περιβάλλον, οδόςτρωμα, σήμανση, σηματοδότηση, φωτισμός, κλιματολογικές συνθήκες και ο τέταρτος παράγων είναι ο έλεγχος του συστήματος, η επιτήρηση, η αστυνόμευση, η πρόληψη, η καταστολή, η περιθάλψη κ.ο.κ.

Από τους χρήστες, ένας οδηγός που δεν γνωρίζει ή δεν σέβεται τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, ένας οδηγός που δεν αποφεύγει τη χρήση αλκοόλ, ένας κουρασμένος και με υπνηλία οδηγός ή ένας οδηγός που δεν αποφεύγει το πολύ φαγητό και οδηγεί είναι εν δυνάμει αυτός που θα προκαλέσει το τροχαίο ατύχημα, είναι αυτός που θα προκαλέσει το θάνατο των άλλων, αλλά και το δικό του. Το 7,5% των τροχαίων

ατυχημάτων οφείλονται στη χρήση αλκοόλ και αυτά τα ατυχήματα προκαλούν το 33% των νεκρών. Είναι, δηλαδή, σφοδρά ατυχήματα με πολύ βαριές συνέπειες λόγω αλκοόλ.

Η χρήση της ζώνης ασφαλείας ελαφρύνει τις συνέπειες των τροχαίων ατυχημάτων κατά 60%, ενώ των βαρέων και θανατηφόρων κατά 35%. Δηλαδή αν όλοι οι Έλληνες οδηγοί και συνοδηγοί φορούσαν ζώνη ασφαλείας στις μετακινήσεις τους με το αυτοκίνητο, θα είχαμε κάθε χρόνο εφτακόσιους νεκρούς λιγότερους, αντί των δύο χιλιάδων νεκρών θα είχαμε χίλιους τριακόσιους. Και αντί των τριάντα δύο χιλιάδων τραυματιών θα είχαμε μόνο δεκαπέντε χιλιάδες τραυματίες.

Αντίστοιχα θετικά αποτελέσματα θα είχαμε, αν γινόταν και η χρήση προστατευτικού κράνους, η τοποθέτηση των παιδιών σε κατάλληλη θέση κ.ο.κ. Όμως, αυτός ο οδηγός που προηγούμενα περιέγραψα είναι δημιούργημα μόνο του ίδιου του χαρακτήρα του; Μήπως η οδική του συμπεριφορά διαμορφώθηκε από την έλλειψη οδικής εκπαίδευσης και γενικότερης παιδείας, από τη μη επιβολή των απαραίτητων κυρώσεων, από το ασαφές νομοθετικό έργο για το είδος και τον τρόπο επιβολής των κυρώσεων, με συνέπεια να δημιουργείται η αίσθηση της ατιμωρησίας; Από τη μη καθιέρωση της απαραίτητης διαδικασίας, ώστε να μη σβήνονται οι κλήσεις και να μην ισχύουν εξαιρέσεις στην εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας;

Εδώ πολλά σχόλια θα μπορούσαμε να πούμε για το σβήσιμο των κλήσεων. Ο κύριος Υπουργός Δημόσιας Τάξης είναι εδώ, ήδη νομίζω ότι ανέλαβε μια πρωτοβουλία, έτσι ώστε να λυθεί αυτό το θέμα. Εγώ πιστεύω ότι πρέπει ριζοσπαστικά να προχωρήσουμε σ' αυτό το πρόβλημα. Και άλλα σχόλια μπορούν να γίνουν για την αδιαφορία των αρχών πολλές φορές, για τα παράνομα παρκάρσματα κ.ο.κ.

Σε όλα αυτά τα μήπως απαντά το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής. Για το όχημα που είναι δεύτερος παράγων υπάρχουν παλιά αυτοκίνητα, ο τεχνικός έλεγχος των οχημάτων από τα ΚΤΕΟ πολλές φορές είναι ελλιπής, άγνοια οδηγών για συντήρηση και έλεγχο συστημάτων ασφαλείας, δίκυκλα υψηλών ταχυτήτων, μεγάλη κινητικότητα των αυτοκινήτων στην Ελλάδα, διπλάσια από την Ευρώπη, διαφορετική σύνθεση της κυκλοφορίας στην Ελλάδα. Η βαριά κυκλοφορία στους ελληνικούς δρόμους αποτελεί το 30% έναντι 5% σε άλλους ευρωπαϊκούς δρόμους. Αυτό σημαίνει, ότι πρέπει να δούμε τα μέσα μαζικής μεταφοράς, που είναι το τρένο, όσον αφορά τις μεταφορές. Επίσης υπάρχει πολύ μεγαλύτερη κίνηση δικύκλων, λόγω και του κλίματος και του τουρισμού κκ.

Στην οδική υποδομή και το οδικό περιβάλλον, η καθυστέρηση στην κατασκευή αυτοκινητοδρόμων και νέων επαρχιακών δρόμων, οι βεβιασμένες μελέτες και ο τρόπος δημοπράτησης και η διαδικασία κατακύρωσης ενός οδικού έργου, η περιορισμένη χρήση αντιολισθητικού τάπητα, η ελλιπής συντήρηση η διαγράμμιση και σήμανση των δρόμων, η ύπαρξη πολλών ανισόπεδων διαβάσεων σε σιδηροδρομικές γραμμές του ΟΣΕ, η αδυναμία να παρακολουθήσει η αύξηση του οδικού δικτύου την αλματώδη αύξηση των οχημάτων και της κυκλοφορίας -πολλά σχόλια μπορούμε να κάνουμε εδώ- η έλλειψη ιδιωτικών χώρων στάθμευσης, στάθμευση πάνω στα πεζοδρόμια που αναγκάζουν τους πεζούς να κάνουν ανώμαλο περπάτημα στα πεζοδρόμια, αφαιρούν από την ποιότητα ζωής των πολιτών.

Όλες αυτές οι ελλείψεις, αλλά και οι αδυναμίες που ανέφερα, διαμορφώνουν ένα οδικό περιβάλλον που κουράζει τον πολίτη-οδηγό, τον πολίτη-πεζό, αφαιρώντας όπως είπα και προηγούμενος, σημαντικά από την ποιότητα ζωής, διότι αυτό το ζει κάθε μέρα για πολλές ώρες.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης τη διευθέτηση της υποδομής για τη διαμόρφωση ενός φιλικού οδικού περιβάλλοντος με σκοπό την ήρεμη οδήγηση. Γιατί η συμπεριφορά ενός οδηγού εξαρτάται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τις συνθήκες που αντιμετωπίζει κατά τη διαδρομή και οι οποίες δεν υπόκεινται στον έλεγχό του.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο έλεγχος του συστήματος είναι ο τέταρτος παράγων της οδικής ασφάλειας και αν ο έλεγχος του

συστήματος αποτύχει, οι όποιες βελτιώσεις επιτευχθούν μέσω των άλλων παραγόντων, θα ατονίσουν με την πάροδο του χρόνου, λόγω του εθισμού των χρηστών, στην ιδέα ότι οι παραβάσεις δεν τιμωρούνται, αφού δεν αποτελούν παραβάσεις και μπορούν να προχωρήσουν και σε ακόμη σοβαρότερες. Ο έλεγχος του συστήματος είναι αποτέλεσμα της συνδυασμένης δράσης των φορέων και των υπηρεσιών της τροχαίας, του ΥΠΕΧΩΔΕ, του Υπουργείου Μεταφορών, των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, δήμων, κοινοτήτων ΕΚΑΒ, Πυροσβεστικής Υπηρεσίας κλπ.

Αναφέρω δειγματοληπτικά περιπτώσεις ανεπαρκούς παρέμβασης των παραπάνω εμπλεκόμενων φορέων: Σβήσιμο κλήσεων που ανέφερα και προηγούμενος, έλεγχος διαπίστωσης μέθης οδηγών, έλεγχος ταχύτητας, μη αποτύπωση διαφημιστικών πινακίδων από διασταυρώσεις οδών από την Τοπική Αυτοδιοίκηση, παρά την ύπαρξη καταγγελιών, ακόμη και δικαστικών αποφάσεων. Εδώ θα πρέπει η Τοπική Αυτοδιοίκηση να αναλάβει τις ευθύνες της. Αν υπήρχε καλύτερη συνεργασία, αλλά και τα μέσα, μεταξύ πυροσβεστικής και ΕΚΑΒ για τον απεγκλωβισμό και την ταχύτερη μεταφορά των τραυματιών στα νοσοκομεία, τότε ίσως στους χίλιους οκτακόσιους επί τόπου νεκρούς, να μην προστίθεντο και άλλοι πεντακόσιοι, όπως σήμερα που κατ' αρχήν μεταφέρονται ως τραυματίες.

Διαπιστώσεις και προτάσεις της επιτροπής: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πέρα από τις διαπιστώσεις που περιέχονται στις παραπάνω αναφορές μου, στους τέσσερις παράγοντες της οδικής ασφάλειας, καταθέτω και γενικότερες διαπιστώσεις της επιτροπής, αλλά και προσωπικές μου, που προέκυψαν από στοιχεία που κατατέθηκαν στην επιτροπή, αλλά κυρίως από τις ακροάσεις των εκπροσώπων-φορέων που κλήθηκαν στην επιτροπή.

Ποιες είναι, λοιπόν, οι διαπιστώσεις; Πρώτη, υπάρχει μεγάλος αριθμός Υπουργείων, υπηρεσιών, φορέων, που εμπλέκονται στο πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων. Δικαιολογημένα εμπλέκονται. Υπάρχει πολλές φορές αλληλοκάλυψη αρμοδιοτήτων και ευθύνης. Δεύτερη, συγκέντρωση και επεξεργασία στατιστικών στοιχείων από περισσότερες υπηρεσίες ή πλευρές, με αποτέλεσμα απεμπόληση ευθυνών, κατακερματισμό και μη ορθολογική αξιοποίηση ανθρώπινου δυναμικού. Σπατάλη πόρων ή μη ορθολογική αξιοποίηση πόρων.

Τρίτη. Υπάρχει σχετικά επαρκές νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο εναρμονίζεται συνεχώς προς τις αντίστοιχες οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το οποίο αφορά όλους τους παράγοντες οδικής ασφάλειας. Το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο δεν εφαρμόζεται ικανοποιητικά. Διαπιστώνεται συχνή έλλειψη διαφάνειας και αθέμιτες συναλλαγές γύρω από τις κοινωνικές δραστηριότητες που αφορούν τους παράγοντες οδικής ασφάλειας. Γνωστά τα κυκλώματα γύρω από τα διπλώματα οδήγησης, ανέπαφη η αμαρτωλή διαδικασία σβήσιματος των κλήσεων με τόσες παρενέργειες, γνωστή σε οδηγούς και πεζούς η ποιότητα των οδικών έργων. Ανεπαρκής και αναποτελεσματική η κυκλοφοριακή εκπαίδευση και αγωγή στα σχολεία, καθώς και η εκπαίδευση και η εξέταση υποψηφίων οδηγών. Υπάρχει παντελής περιφρόνηση πεζών και οδηγών και από την πολιτεία, ιδιαίτερα και σε άτομα με ειδικές ανάγκες και φυσικά και αναπήρους. Ταλαιπωρία των πολιτών από ασφαλιστικές εταιρείες, δικαστήρια, υπηρεσίες, τροχαία, όπου αστυνομικοί με μειωμένα προσόντα είναι πολλές φορές οι πραγματογνώμονες ουσιαστικά σε τροχαία ατυχήματα.

Πάντως, κοινή διαπίστωση όλων των μελών της επιτροπής ήταν η έλλειψη συντονισμού όλων των εμπλεκόμενων φορέων στο πρόβλημα της οδικής ασφάλειας.

Θα ήταν παράλειψη της επιτροπής, αν δεν προσεγγίσαμε και το κόστος των τροχαίων ατυχημάτων, ένα κόστος που έχει και την κοινωνική και την οικονομική του διάσταση με αντίστοιχες επιπτώσεις. Μία χρηματική αποτίμηση στην Αυστραλία απέδωσε την ακόλουθη σύνθεση: Απώλειες παραγωγής 34%, θλίψη 19%, επισκευές ζημιών 35% κλπ. Και μία συνολική αποτίμηση του κόστους που επιχειρήθηκε από τη δική μας επιτροπή, από την ομάδα εμπειρογνομόνων, μας έδωσε ότι το κόστος σε δισεκατομμύρια είναι για τους νεκρούς

77,5 δισεκατομμύρια, βαριά τραυματίες 21 δισεκατομμύρια, υλικές ζημιές 15 δισεκατομμύρια. Σύνολο, δηλαδή, 115 δισεκατομμύρια εκτιμάται ότι είναι το οικονομικό κόστος των τροχαίων ατυχημάτων.

Η επιτροπή με την ομάδα εργασίας που λειτούργησε στα πλαίσια της επιτροπής, αφού επεξεργάστηκε τα στοιχεία, αξιολόγησε τις διαπιστώσεις και κατέληξε σε προτάσεις που αφορούν στη λήψη σειράς μέτρων που ανάλογα με το βαθμό επείγοντος για εφαρμογή και ανάλογα με την οικονομική επιβάρυνση του προϋπολογισμού, είναι δυνατόν να διακριθούν σε βραχυπρόθεσμα μέτρα με μικρό οικονομικό κόστος, σε μεσοπρόθεσμα με μέση οικονομική επιβάρυνση και σε μακροπρόθεσμα, στα οποία η οικονομική επιβάρυνση είναι μεγάλη αλλά και ο σχεδιασμός και η υλοποίηση απαιτούν αρκετό χρόνο.

Τα μέτρα αυτά περιστολής των τροχαίων ατυχημάτων θα απαιτηθεί να καλύψουν σημαντική χρονική περίοδο, ώστε να καταστούν εμφανή τα θετικά αποτελέσματα.

Μπορούμε επίσης να διακρίνουμε τη φάση έντονης παρέμβασης, ώστε το επίπεδο οδικής ασφάλειας να προσεγγίζει το επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τη φάση της διατήρησης, δηλαδή τα μέτρα και η πολιτική που θα αποβλέπουν στη διατήρηση ενός χαμηλού αριθμού τροχαίων ατυχημάτων.

Άμεσα και βραχυπρόθεσμα μέτρα. Αυτά αναφέρονται λεπτομερώς στο πόρισμα και αφορούν πρωτοβουλίες και παρεμβάσεις όλων των Υπουργείων και των υπηρεσιών που νομίζω ότι τα κατανοούμε όλοι. Μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα μέτρα προτείνονται από την επιτροπή, κυρίως είναι θεσμικά. Προτείνεται η συγκρότηση και λειτουργία του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας, το οποίο θα αντικαταστήσει την υπάρχουσα Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας.

Το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας θα έχει σαν κύριο στόχο τη χάραξη της εθνικής πολιτικής για την οδική ασφάλεια, θα έχει την επιτήρηση για την εφαρμογή της, θα αναθέτει μελέτες και έρευνες, στο Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας, το οποίο προτείνεται και αυτό να συγκροτηθεί και να λειτουργήσει, που πράγματι θα είναι ένα όργανο το οποίο θα έχει σαν στόχο την έρευνα, τη μελέτη θεμάτων οδικής ασφάλειας, τη διατύπωση προτάσεων, μέτρων κ.ο.κ.

Επειδή το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας δεν πρέπει να έχει καμία σύνδεση και κανένα δεσμό με κανένα Υπουργείο χωριστά, διότι τα άλλα Υπουργεία δεν θα μπορούν να το αναγνωρίσουν, γι' αυτό επιβάλλεται η δημιουργία μιας ειδικής γραμματείας, η οποία θα έχει σχέση κατευθείαν με τον Πρωθυπουργό, κάτω από την οποία θα υπάρχει το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας και φυσικά θα γίνεται η σύνδεση των φορέων που ασχολούνται με την οδική ασφάλεια, με τη διοίκηση. Αυτή η ειδική γραμματεία νομίζω ότι είναι απαραίτητη.

Υπάρχουν και άλλες προτάσεις, οι οποίες έχουν σχέση με νομοθετικές παρεμβάσεις, τις οποίες θα μπορούσαμε να αναφέρουμε ...

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Έχω δύο λεπτά, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ευχαρίστως μία ανοχή θα έχετε. Γιατί δεν θέλω να σας πιάσω φοβούμενος μήπως σας εκτροχιάσω!

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ: Ακριβώς διότι είναι επικίνδυνοι οι εκτροχιασμοί.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΟΚΟΦΥΛΛΟΣ: Είναι οδική η ομιλία δεν είναι σιδηροδρομική.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ: Έτσι υπάρχουν βασικές προτεινόμενες ρυθμίσεις του νόμου, όπως είναι αυτό που σας είπα, το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας, η συμπλήρωση του άρθρου 109 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για το συντονισμό των ενεργειών μεταξύ του Κέντρου και της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης των νομαρχιακών επιτροπών, η στελέχωση με επαρκές και κατάλληλο προσωπικό, η οδική υποδομή και το οδικό περιβάλλον, πρωτοβουλίες νομοθετικές που έχουν σχέση με το όχημα, π.χ. να μην επιτρέπεται η κυκλοφορία αγροτικών μηχανημάτων στο Εθνικό Οδικό Δίκτυο, αλλά μόνο στο

επαρχιακό και αγροτικό κ.ο.κ. Υπάρχουν, δηλαδή, πάρα πολλές βασικές ρυθμίσεις νόμου, που προτείνονται από την επιτροπή.

Κλείνοντας, θα έλεγα ότι πολλά από αυτά που προτείνονται από την επιτροπή -και για τα οποία πιστεύω ότι άλλοι συνάδελφοι, που ήταν στην επιτροπή, θα μιλήσουν με περισσότερες λεπτομέρειες, εγώ κάλυψα ένα κομμάτι αυτής της εισήγησης- έχουν γίνει από την Κυβέρνηση, όπως παρακολουθούμε και από την ενημέρωση που έχουμε, αλλά και από τον Τύπο. Πιστεύω όμως, κύριε Υπουργέ, ότι θα πρέπει να υπάρξει ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα, που θα πρέπει, σε αυτούς τους τέσσερις παράγοντες που προανέφερα που διαμορφώνουν την οδική ασφάλεια, να παρθούν μέτρα, να υπάρξουν πρωτοβουλίες, έτσι ώστε να προχωρήσουμε το ταχύτερο δυνατό στη διαμόρφωση ενός πλαισίου και νομοθετικού, αλλά και στο επίπεδο της εφαρμογής, για να μπορέσουμε να μειώσουμε τα τροχαία ατυχήματα. Νομίζω ότι η πρωτοβουλία ανήκει στην Κυβέρνηση. Αυτό, φυσικά, δε σημαίνει ότι όλοι οι άλλοι εμπλεκόμενοι φορείς θα πρέπει να ολιγωρήσουν, οι ίδιοι οι πολίτες και οι οδηγοί.

Και θα έλεγα ότι η κοινωνία μας, η οποία πληρώνει ένα πολύ μεγάλο κόστος -γιατί χάνει κυρίως νέους ανθρώπους και πληρώνει ένα γενικότερο οικονομικό και κοινωνικό κόστος- δεν μπορεί να περιμένει άλλο.

Θα πρέπει, κύριοι συνάδελφοι, να βιαστούμε όλοι και η Κυβέρνηση και εμείς, ώστε να παρθούν τα κατάλληλα μέτρα, για αντιμετωπίσουμε αυτή τη μάστιγα που λέγεται "τροχαία ατυχήματα".

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω να ανακοινώσω στο Σώμα τα εξής:

1. Ο Αναπληρωτής Υπουργός Εξωτερικών και οι Υπουργοί Εθνικής Άμυνας, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Γεωργίας, Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, Υγείας και Πρόνοιας, Πολιτισμού, Εμπορικής Ναυτιλίας, Δημόσιας Τάξης, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης, κατέθεσαν σχέδια νόμων:

α. "Κύρωση του Πρωτοκόλλου της Συμφωνίας εταιρικής σχέσης και συνεργασίας, για τη σύναψη εταιρικής σχέσης, μεταξύ των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και των Κρατών-Μελών τους, αφ'ενός, και της Ρωσικής Ομοσπονδίας αφ'ετέρου".

β. "Κύρωση του Πρωτοκόλλου της Συμφωνίας εταιρικής σχέσης και συνεργασίας, μεταξύ των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και των Κρατών Μελών τους, αφ'ενός, και της Ουκρανίας αφ'ετέρου".

γ. "Κύρωση του Πρωτοκόλλου της Συμφωνίας για τη σύναψη εταιρικής σχέσης και συνεργασίας, μεταξύ των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και των Κρατών Μελών τους, αφ'ενός, και της Δημοκρατίας της Μολδαβίας αφ'ετέρου".

2. Οι Υπουργοί Εθνικής Οικονομίας, Εξωτερικών, Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Γεωργίας, Υγείας και Πρόνοιας, Πολιτισμού, Εμπορικής Ναυτιλίας και Μεταφορών και Επικοινωνιών, κατέθεσαν σχέδιο νόμου: "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Μολδαβίας για την οικονομική, τεχνολογική και επιστημονική συνεργασία".

3. Οι Υπουργοί Πολιτισμού, Εξωτερικών, Εθνικής Οικονομίας, Ανάπτυξης, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης κατέθεσαν σχέδιο νόμου: "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας του Αζερμπαϊτζάν για συνεργασία στους τομείς της εκπαίδευσης, του πολιτισμού και της επιστήμης".

4. Οι Υπουργοί Υγείας και Πρόνοιας και Εξωτερικών, κατέθεσαν σχέδιο νόμου: "Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ρουμανικής Επιτροπής Υιοθεσιών της Ρουμανικής Κυβέρνησης για συνεργασία στον τομέα της υιοθεσίας".

Παραπέμπονται στις αρμόδιες Διαρκείς Επιτροπές.

Ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας, κ. Παναγιώτης Καμμένος, έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρία και κύριοι συνάδελφοι, είναι κάποιες στιγμές στη ζωή ενός πολιτικού και ιδιαίτερα ενός Βουλευτή που δεν έχει ασκήσει ακόμη εξουσία από τη μεριά της Κυβέρνησεως, που πράγματι σηματοδοτούν τη συνεισφορά τους στα κοινά. Θεωρώ ότι μία από τις κορυφαίες στιγμές της δικής μου κοινοβουλευτικής δραστηριότητας στον κοινοβουλευτικό βίο ήταν η συμμετοχή μου σε αυτήν τη Διακομματική Επιτροπή της Βουλής για τα τροχαία ατυχήματα και ιδιαίτερα για τη θέση του αντιπροέδρου.

Πράγματι, όταν ξεκίνησε αυτή η επιτροπή και οι συνθήκες με τις οποίες ξεκίνησε να αντιμετωπίσει μία μάστιγα που έχει πολύ περισσότερους νεκρούς από οποιαδήποτε επιδημία τον 20ο αιώνα στην Ελλάδα, ξεκίνησε με τη σύμφωνη γνώμη όλων των κομμάτων. Είναι από τις λίγες ίσως φορές που ο ελληνικός λαός παρακολουθεί το σύνολο των Βουλευτών, το σύνολο των κομμάτων, ανεξάρτητα από τις πολιτικές τους θέσεις να συμφωνούν σε κάτι.

Συμφωνήσαμε, λοιπόν, εδώ πριν από τέσσερα χρόνια ότι θα συστήσουμε μία διακομματική επιτροπή για να αντιμετωπίσουμε τα τροχαία ατυχήματα. Οι νεκροί, οι τραυματίες, οι ανάπηροι δεν έχουν ούτε πολιτική ταυτότητα ούτε κομματική ταυτότητα. Δεν υπάρχει Ολομέλεια της Βουλής και εν συνεχεία, να νεκρό από τροχαίο ατύχημα, να μην έχει έναν ανάπηρο, να μην κινδύνευσε η ζωή κάποιου μέλους της οικογενείας του καθενός μας από το Μολώχ της ασφάλτου.

Ξεκίνησε, λοιπόν, η επιτροπή και εργαστήκαμε επί ένα περίπου χρόνο είκοσι τρεις συνάδελφοι Βουλευτές με πρόεδρο τον τώως συνάδελφο, τον κ. Μαγκούφι και συνεργαστήκαμε με εκατόν τριάντα εμπειρογνώμονες περίπου από όλη την κρατική μηχανή, από όλα τα Υπουργεία και από φορείς που ασχολούνται ή έχουν κάποια σχέση με την οδική ασφάλεια.

Καταλήξαμε ίσως μία από τις ελάχιστες φορές σε κάποια κοινά συμπεράσματα, σε αυτό το πόρισμα της Διακομματικής Επιτροπής. Και μάλιστα, βιαζόμαστε να το καταθέσουμε πριν από τις εκλογές, προκειμένου να παρθούν οι αποφάσεις εκείνες που θα έπρεπε να λάβει η Βουλή των Ελλήνων, να ακουστεί το πόρισμα στην Ολομέλεια της Βουλής και εν συνεχεία, να νομοθετήσουμε, όπως είχαμε συμφωνήσει και δεσμευθεί στο ελληνικό Κοινοβούλιο για να καταφέρουμε τους δύο χιλιάδες νεκρούς που έχουμε κάθε χρόνο και τους δέκα χιλιάδες τραυματίες να τους περιορίσουμε τουλάχιστον στο ήμισυ, όπως ακριβώς προέβλεπε και η Στατιστική Υπηρεσία, αλλά και οι εμπειρογνώμονες που ασχολήθηκαν με αυτήν την επιτροπή και βεβαίως, έλαβαν γνώση και των στοιχείων που έχουν καταθεθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση, από την έκθεση της EURODO, αλλά και από τις εκθέσεις που έχουν να κάνουν με την οδική ασφάλεια στην Ευρώπη.

Από το Μάιο του 1996 βέβαια, περιμέναμε όλοι τη στιγμή αυτή που σήμερα συζητούμε το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής για τα τροχαία ατυχήματα, λες και υπήρχε κάποια διαφωνία μεταξύ μας γι' αυτό το πόρισμα, λες και δεν υπήρχε ενδιαφέρον από κανέναν για την αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων, λες και οι δύο χιλιάδες νεκροί το χρόνο δεν είναι αυτοί που απασχολούν το ελληνικό Κοινοβούλιο και την Εθνική Αντιπροσωπεία.

Δυστυχώς όμως παρ'όλες τις πιέσεις του συνόλου των Βουλευτών, συμπεριλαμβανομένων και των κυβερνητικών, παρ'όλες τις πιέσεις του Προέδρου της Βουλής και του Προεδρείου, το πόρισμα αυτό δεν ήρθε για συζήτηση. Ήρθε σήμερα μετά από τρία χρόνια περίπου και μετά από, θα το πω έτσι, τον εκβιασμό που κάναμε στην ψήφιση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, ότι αν δεν έρθει το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής εμείς δεν θα ψηφίσουμε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Οι νεκροί που είχαμε τα τρία αυτά χρόνια που καθυστέρησε το πόρισμα να έρθει στη Βουλή ήταν περίπου χίλιοι τριακόσιοι παραπάνω από την εισβολή του Αττίλα στην Κύπρο. Είχαμε έξι χιλιάδες νεκρούς, ενώ πέντε χιλιάδες νεκρούς είχαμε το 1974, κατά

την εισβολή στην Κύπρο και τους βομβαρδισμούς. Οι τραυματίες είναι δωδεκαπλάσιοι, οι μόνιμα ανάπηροι εικοσιπενταπλάσιοι. Και δυστυχώς, κάποιοι δημοσιογράφοι που ασχολούνται με την οδική ασφάλεια φωνάζουν από το ραδιόφωνο, όπως ο Άρης ο Σταθάκης ή ο Κώστας ο Καβαθάς και δεν τους ακούει κανείς.

Τέλος πάντων, μετά από τρία χρόνια εδέησε η Κυβέρνηση να φέρει το πόρισμα αυτό της διακομματικής επιτροπής στη Βουλή και να συζητήσουμε τις θέσεις για τις οποίες συμφωνήσαμε και να προχωρήσουμε εν συνεχεία -ελπίζω να το κάνουμε αυτό- στη σύνταξη ενός χρονοδιαγράμματος για την εφαρμογή αυτών των αποφάσεων.

Θα ήθελα στο σημείο αυτό να ευχαριστήσω, όχι μόνο τους συναδέλφους Βουλευτές που συμμετείχαν στην επιτροπή, αλλά και όλους τους φορείς.

Είδαμε στην επιτροπή για την αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων να ακούγονται από κρατικούς φορείς πράγματα που μέχρι σήμερα δεν είχε τολμήσει να πει κανείς.

Είπαμε και γράψαμε στο πόρισμα τις θέσεις ανθρώπων του Υπουργείου Μεταφορών, που παραδέχθηκαν ότι υπάρχουν διπλώματα οδηγήσεως, τα οποία αγοράστηκαν και δεν αποκτήθηκαν με τις κανονικές διαδικασίες. Είχαμε την παραδοχή από ανθρώπους της Τροχαίας, που κάθε μέρα ζουν κοντά στο θάνατο που προξενείται από τροχαία ατυχήματα, ότι υπάρχει ελλιπής αστυνόμευση και αναπτύχθηκαν οι λόγοι για τους οποίους υπάρχει ελλιπής αστυνόμευση, όπως παραδείγματος χάριν η διάθεση του προσωπικού σε άλλες εργασίες και η συμμετοχή Βουλευτών και άλλων επιστήμων στη διαγραφή των κλήσεων.

Θέλω να πω ότι έγιναν προσπάθειες στο παρελθόν -ο πρώην Υπουργός κ. Γκελεστάθης επί Νέας Δημοκρατίας σταμάτησε κάποια εποχή το σβήσιμο των κλήσεων και ο παρευρισκόμενος πρώην Υπουργός Δημοσίας Τάξεως κ. Ρωμαιο- και τώρα έχει αρχίσει μια προσπάθεια που ελπίζω ότι δεν θα ανατραπεί.

Ακούστηκαν ακόμα τραγικές λεπτομέρειες όσον αφορά το οδικό μας δίκτυο. Βέβαια, ο ελληνικός λαός που σήμερα παρακολουθεί, αλλά και όλοι εμείς που εκπροσωπούμε τον ελληνικό λαό και βρισκόμαστε μέσα στην κοινωνία, βλέπουμε καθημερινά τι συμβαίνει στους ελληνικούς δρόμους. Οι πολίτες οδηγούν σε κάποιους δρόμους, χωρίς να έχουν σαν μπουσούλα τις γραμμές που πρέπει να υπάρχουν στο οδόστρωμα. Σήμερα, με την κακοκαιρία και την ομίχλη θα γίνουν ατυχήματα -ελπίζω να μην προβλέπω τους κακούς καιρούς- και θα υπάρξουν νεκροί και τραυματίες, γιατί δεν ακολουθούμε τις διατάξεις τις οποίες έχουμε ήδη θεσπίσει.

Τι έχει γίνει μέχρι σήμερα; Έχουν παρθεί πολλά μέτρα προληπτικά, για την αποφυγή των τροχαίων ατυχημάτων, όμως τα περισσότερα από αυτά δεν έχουν εφαρμοστεί. Δυστυχώς, δεν έχουμε καταφέρει πρώτα απ'όλα να πείσουμε τον ελληνικό λαό τι σημαίνει οδική ασφάλεια. Τα παιδιά, από το νηπιαγωγείο μέχρι το πανεπιστήμιο, ποτέ δεν διδάσκονται κυκλοφοριακή αγωγή. Ακολουθούμε το παράδειγμα που έδωσε κατ'αρχήν η Γαλλία όπως για τις ζώνες ασφαλείας, που δεν φοράει κανείς βέβαια, δεν φοράμε και εμείς πολλές φορές, δίνοντας το κακό παράδειγμα. Οι Γάλλοι τύπωσαν πάνω σε μπλουζάκια μια μαύρη γραμμή για να μην τους πιάνουν οι αστυνομικοί επειδή δεν φορούσαν τη ζώνη ασφαλείας, με αποτέλεσμα να χάνονται ζωές καθημερινώς από την έλλειψη οδικής συνειδητήσεως, που εμείς δεν δώσαμε στα παιδιά που σήμερα μεγαλώνουν.

Τα τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα, όπως είπε και ο συνάδελφος κ. Βλαχόπουλος προηγουμένως, σε αντίθεση με όλα τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αντί να μειώνονται, αυξάνονται. Παραδείγματος χάριν σε δεκαπέντε κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην περίοδο 1980-1993 είχαμε μείωση των τροχαίων ατυχημάτων κατά 9%, ενώ στην Ελλάδα είχαμε αύξηση κατά 34%. Ενώ στα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι νεκροί μειώνονταν κατά 22%, στην Ελλάδα είχαμε αύξηση κατά 64% και ενώ οι τραυματίες μειώνονταν κατά 19%, στην Ελλάδα αυξάνονταν κατά 30%.

Στους τραυματίες συμπεριλαμβάνεται και το ποσοστό των

μονίμως αναπήρων, στους οποίους δεν παρέχουμε καμία δυνατότητα επιβίωσης μέσα στη σημερινή ελληνική κοινωνία. Είναι ένα δράμα για κάθε ανάπηρο -είτε προέρχεται η αναπηρία του από τροχαίο ατύχημα είτε όχι- να ζει σε μια πόλη όπου δεν έχει τη δυνατότητα να μπει με το καρότσι του στο λεωφορείο, ούτε να μπει στους δημόσιους οργανισμούς ή τα νοσοκομεία.

Με τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το έτος 1993 βλέπουμε ότι κάθε ένα εκατομμύριο κατοίκους, είχαμε από τροχαία ατυχήματα, στην Πορτογαλία διακόσιους ενενήντα ένα νεκρούς, στο Λουξεμβούργο εκατόν ενενήντα πέντε, στην Αυστρία εκατόν ογδόντα, στην Ολλανδία ογδόντα έναν, στη Σουηδία εβδομήντα δύο, στο Ηνωμένο Βασίλειο εξήντα οκτώ και στην Ελλάδα διακόσιους δεκαεννέα νεκρούς.

Ποια ήταν η εξέλιξη της οδικής ασφάλειας στην πάροδο του χρόνου; Μεταξύ του 1975 και του 1991 ο ετήσιος αριθμός των νεκρών από οδικά ατυχήματα μειώθηκε σημαντικά σε όλα τα κράτη μέλη, εκτός από την Ελλάδα και την Ισπανία, όπου αυξήθηκε όπως και ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων. Μειώθηκε σημαντικά, μεταξύ του 35% και 50%, ο αριθμός των νεκρών στη Γερμανία, στην Ολλανδία και το Λουξεμβούργο. Μειώθηκε κατά μέσο όρο 15% ο αριθμός των νεκρών στην Αγγλία, στη Δανία, στη Γαλλία, στην Ιρλανδία, στην Ιταλία, στο Βέλγιο και στην Πορτογαλία. Στην Ελλάδα αυξήθηκε κατά 110%.

Ποια είναι τα θύματα ανά ομάδες ηλικιών; Βλέπουμε ότι εκείνοι που πλήττονται από ατυχήματα ανήκουν σε ομάδες όλο και νεότερων ηλικιών με την πάροδο των ετών. Όσον αφορά τους νεκρούς, οι πιο πολυπληθείς ομάδες είναι εκείνες μεταξύ δεκαπέντε και τριάντα τεσσάρων ετών, ιδιαίτερα δε οι ηλικίες μεταξύ είκοσι και εικοσιτεσσάρων ετών, οδηγοί και επιβάτες, καθώς και οι ηλικίες εβδομήντα με ογδόντα τεσσάρων ετών. Οι ομάδες δεκαπέντε με είκοσι τεσσάρων ετών με την πάροδο των ετών εμφανίζουν αύξηση στη περιφέρεια της πρωτεύουσας και στασιμότητα στην υπόλοιπη χώρα. Παρουσιάζεται μείωση του πλήθους των ομάδων των μικρών παιδιών μηδέν έως τεσσάρων ετών και πέντε μέχρι δεκατεσσάρων ετών για όλες τις κατηγορίες θυμάτων σε όλες τις περιοχές.

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ του ΕΚΑΒ και του ΚΕΓΠΑ τα ατυχήματα είναι η πρώτη αιτία θανάτων σε παιδιά και νέους μέχρι είκοσι τεσσάρων ετών και μεταξύ αυτών την πρώτη θέση κατέχουν τα τροχαία ατυχήματα.

Σαν βασικούς παράγοντες που διαπίστωσε η επιτροπή ότι έχουν ευθύνη για τα τροχαία ατυχήματα, είναι ο χρήστης και αυτό έχει να κάνει με την εκπαίδευση του χρήστη -ο χρήστης είτε είναι πεζός είτε είναι οδηγός πρέπει να εκπαιδεύεται από μικρή ηλικία και αυτό πρέπει να το θεσπίσουμε άμεσα με νομοθετική ρύθμιση- το όχημα, ποια είναι τα οχήματα που κυκλοφορούν, ο έλεγχος του συστήματος, δηλαδή η επιτήρηση, η αστυνόμευση, η πρόληψη, η καταστολή, η περίθαλψη και η συντήρηση και βεβαίως, η οδική υποδομή και το οδικό περιβάλλον.

Ε, αλίμονο αν συνεχίζουμε να κατασκευάζουμε δρόμους, όπως έγινε τελευταία στη Γλυφάδα, στη νέα Εθνική Οδό Αθηνών-Λαμίας στην περιοχή του Αιγάλεω, όπου οι στροφές που φτιάχνουν οι κατασκευαστικές εταιρείες είναι "ανάποδες". Δηλαδή αντί στη στροφή επάνω να προστατεύεται ο οδηγός του οχήματος και να μένει το αυτοκίνητο στο δρόμο, οι ροπές είναι αντίθετες και τον πετάνε έξω από τον δρόμο. Ποιος Έλληνας που έχει ταξιδέψει στο εξωτερικό με το αυτοκίνητο, δεν έχει έρθει στην Ελλάδα και λυπάται για τη σημερινή κατάσταση;

Το ισχύον νομικό πλαίσιο που υπάρχει και εναρμονίζεται συνεχώς προς τις αντίστοιχες οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ενωσης μπορούμε να πούμε ότι είναι γενικά επαρκές. Το πρόβλημα, όμως, είναι ότι δεν εφαρμόζεται ικανοποιητικά. Αυτό μελετήσαμε ιδιαίτερα στη διακομματική επιτροπή, το πώς δηλαδή αυτή η νομοθεσία που υπάρχει -και είναι η νομοθεσία που πρέπει να επεκταθεί- θα εφαρμόζεται.

Δυστυχώς παρ' ότι άκουσα και τον εισηγητή της Πλειοψηφίας να λέει ότι πολλά έγιναν, δεν έχει γίνει μέχρι τώρα απολύτως τίποτα.

Εάν είχε γίνει κάτι -και μακάρι να είχε γίνει και η δική μας βούληση θα είναι να έχει γίνει πρόοδος σε αυτό το θέμα- θα είχαν μειωθεί και οι νεκροί και τα ατυχήματα.

Θα ήθελα να μιλήσω για το κράτος, τη Δημόσια Διοίκηση και τις αρχές. Ένα έγγραφο για να φύγει από το Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως και να πάει στο Υπουργείο Μεταφορών λόγω της γραφειοκρατίας έχει κάνει και τρεις μήνες. Πώς, λοιπόν, θέλουμε τα συναρμόδια Υπουργεία να συζητήσουν μεταξύ τους, έστω και μέσω εγγράφων, προκειμένου να αντιμετωπισθούν τα θέματα της οδικής ασφάλειας; Εάν τρεις μήνες κάνει ένα έγγραφο να πάει από το ένα Υπουργείο στο άλλο, καταλαβαίνουμε τι έχει να γίνει για τη σύνταξη νόμων κ.ο.κ.

Εκεί, λοιπόν, η επιτροπή πρότεινε συγκεκριμένα μέτρα: Πρότεινε τη συνεργασία αυτών των φορέων με τη δημιουργία τέτοιων μηχανισμών όπως το Ινστιτούτο για την Οδική Ασφάλεια, όπως το Εθνικό Συμβούλιο της Οδικής Ασφάλειας και τη Γενική Γραμματεία Οδικής Ασφάλειας. Να υπάρχει δηλαδή ένα κεντρικό συντονιστικό όργανο, το οποίο θα ελέγχει τις εργασίες των διαφόρων Υπουργείων, του Υπουργείου Δημοσίας Τάξεως, του ΥΠΕΧΩΔΕ, του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, του Υπουργείου Εργασίας, του Υπουργείου Δικαιοσύνης, τα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα, τις ασφαλιστικές εταιρείες και τις εταιρείες οδικής βοήθειας. Υπάρχουν δυσλειτουργίες και ελλείψεις σε θέματα οργάνωσης και συντονισμού μεταξύ των αρμοδίων κρατικών υπηρεσιών.

Πέραν της κεντρικής διοίκησης, η αποτελεσματικότητα των προγραμμάτων βελτίωσης του επιπέδου οδικής ασφάλειας σε εθνική κλίμακα και των συναφών μέτρων μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων, εξαρτάται και από την ευρεία συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Τι γίνεται όμως στην Τοπική Αυτοδιοίκηση; Ουσιαστικά οι αιτήσεις για ρουσφέτια που έχουν οι δήμαρχοι όταν μπαίνουν "σαμαράκια" στις περιοχές τους έρχονται κατά χιλιάδες. Οι πιέσεις που υπάρχουν από πολίτες, διότι δεν αντιλαμβάνονται ποια είναι τα μέτρα που πρέπει να παρθούν, είναι τεράστιες. Και δυστυχώς, οι περισσότεροι άρχοντες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης υποκύπτουν. Εκεί, λοιπόν, όταν υπάρχει το Ινστιτούτο της Οδικής Ασφάλειας, το Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, δεν θα έχουν τη δυνατότητα να υποκύπτουν και η Τοπική Αυτοδιοίκηση και η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση σε τέτοιες πιέσεις πολιτών που πράγματι πιέζουν αντίθετα προς τα συμφέροντά τους.

Στα περισσότερα νοσοκομεία δεν υπάρχουν οργανωμένα τμήματα επειγόντων περιστατικών για την υποδοχή του τραυματία, με συνέπεια την απώλεια πολύτιμου χρόνου στην παραλαβή του και όταν η μεταφορά του είναι έγκαιρη. Είναι πράγματι τραγικό να δούμε πώς γίνεται η προσπάθεια απεγκλωβισμού των τραυματιών από τα οχήματα όταν δεν ξέρουν εκείνοι που χειρίζονται τα νοσοκομειακά ή οι πυροσβέστες πώς θα βγάλουν έναν τραυματία, όση καλή θέληση και αν έχουν. Αν ο τραυματίας έχει πρόβλημα με συγκεκριμένα μέρη του σώματός του, στο κεφάλι ή στα εσωτερικά όργανα, δεν μπορεί κάποιος που δεν είναι ειδικά εκπαιδευμένος τραυματιολόγος να μπορέσει να τον ανασύρει. Περίπου 37% των νεκρών και των μονίμως αναπήρων σε μεγάλα ατυχήματα και ιδιαίτερα σε μετωπικές συγκρούσεις υπάρχει, διότι δεν υπάρχει αυτή η πρόβλεψη εκπαίδευσης των ανθρώπων που χορηγούν άμεση βοήθεια. Το ίδιο συμβαίνει και στα νοσοκομεία.

Ως προς τις παραβάσεις διαπιστώνεται ότι η νοοτροπία ζωής γίνεται και νοοτροπία οδήγησης και οδικής συμπεριφοράς. Μπορεί να βάλουμε νόμους όσον αφορά το κράνος, τη ζώνη, το παιδικό κάθισμα, τη χρήση αλκοόλ και την τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Κανένας νόμος όμως δεν μπορεί να αντικαταστήσει την οδική εκπαίδευση. Να αντιληφθούμε όλοι μας ποια είναι η σημασία του να βάζουμε το παιδί μας στο παιδικό κάθισμα, του να φοράμε τη ζώνη ασφαλείας ή το κράνος στη μοτοσυκλέτα, του σεβασμού των επιβαλλομένων διοικητικών κυρώσεων σε παραβάτες του Κ.Ο.Κ., αποφυγή δηλαδή αυτών που είπα προηγουμένως, την αποφυγή των χαρακτηριστικών παρεμβάσεων υπέρ μικρών συμφε-

ρόντων, που αντιβαίνουν στο ευρύτερο κοινωνικό συμφέρον στην ισονομία και στην ίση χρήση των πολιτών.

Μιλήσαμε και στο πόρισμα και πιστεύω ότι όλοι σας έχετε ενημερωθεί, για την εκτεταμένη έλλειψη χώρου στάθμευσης, για τους δήμους που αυθαιρετούν και υπερβάλλουν. Εδώ θα ήθελα να πω ένα παράδειγμα: Το 1986 με το 1988 ήταν το έτος οδικής ασφάλειας, το ευρωπαϊκό έτος. Έγιναν προσπάθειες στα θέματα των ατυχημάτων και απέδωσαν θετικά αποτελέσματα με μείωση ατυχημάτων κατά 8,4%, διακόσιους δώδεκα νεκρούς και δύο χιλιάδες εξακόσιους εξήντα έξι τραυματίες λιγότερους το χρόνο κατά μέσο όρο. Η μείωση ειδικά το 1986, ήταν 15% λιγότεροι νεκροί. Αποδίδεται στην καμπάνια για το ευρωπαϊκό έτος οδικής ασφάλειας. Μήπως αυτό δείχνει ότι είμαστε σε τόσο άσχημη κατάσταση, ώστε και η παραμικρή προσπάθεια να φέρνει θεαματικά αποτελέσματα; Μήπως θα πρέπει να πάρουμε πρωτοβουλίες από τη Βουλή των Ελλήνων μετά από αυτό το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής και να ορίσουμε αυτό το έτος, ως έτος ενημέρωσης των Ελλήνων πολιτών σε θέματα οδικής ασφάλειας;

Η οδική υποδομή -την είπαμε και προηγουμένως- έχει να κάνει πέραν της μελέτης της κατασκευής με τον έλεγχο και τη συντήρηση και τον εξοπλισμό κυρίως στη σήμανση, τη διαχείριση κυκλοφορίας που είναι αποτελεσματικό και μόνιμο στοιχείο της οδικής ασφάλειας. Με τους ίδιους τους οδηγούς, την ίδια την κυκλοφορία οι δείκτες ατυχημάτων για τους αυτοκινητοδρόμους είναι πολύ χαμηλότεροι από τους δείκτες για τους συμβατικούς δρόμους, κατά 1/4 λιγότεροι.

Η αναλογία θανατηφόρων ατυχημάτων προς το συνολικό αριθμό ατυχημάτων είναι τέσσερις φορές χαμηλότερη σε αυτοκινητοδρόμους από ό,τι σε μη αυτοκινητοδρόμους. Τι θα έχουμε ως αποτέλεσμα αν στο σύνολο του εθνικού δικτύου τοποθετηθούν αυτές οι μπάρες; Δεν έχουμε εξάλειψη ατυχημάτων. Αντί να έχουμε μετωπικές συγκρούσεις που ουσιαστικά το αποτέλεσμα με τις ταχύτητες είναι ο θάνατος ή ο βαρύς τραυματισμός, θα έχουμε το φαινόμενο των ευρωπαϊκών αυτοκινητοδρόμων όπου δεν είναι τόσο βαρείς οι τραυματισμοί και τόσοι οι θάνατοι, αλλά υπάρχουν οι λεγόμενες καραμπόλες. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να δώσουμε άμεση προτεραιότητα στην οδική υποδομή και στο οδικό περιβάλλον.

Όσον αφορά το όχημα, πράγματι τα προβλήματα που αντιμετωπίζουμε αυτήν τη στιγμή είναι τεράστια και τα προβλήματα αυτά τα αντιμετωπίζουμε διότι δεν υπάρχει καμία ενημέρωση σχετικά με τη χρήση παραδείγματος χάριν των αγροτικών μηχανημάτων στην ελληνική επαρχία. Βλέπουμε ότι, ενώ στην Ευρωπαϊκή Ένωση τα αγροτικά μηχανήματα χρησιμοποιούνται για τις αγροτικές εργασίες, εδώ έχουν γίνει μέσα μεταφοράς. Βλέπουμε τεράστιες θεριστικές μηχανές βαμβάκιού όπου κυκλοφορούν στους δρόμους, τους κλείνουν, χωρίς να έχουν σήμανση και φώτα.

Η οδική ασφάλεια έχει άμεση σχέση με την εκπαίδευση, τον έλεγχο του συστήματος που θα πρέπει να προχωρήσει και με πολύ σημαντικές προτάσεις που είχε κάνει και η τροχαία. Οφείλω να πω ότι πράγματι όλοι στην επιτροπή μείναμε έκπληκτοι από τη δουλειά που έχει κάνει το τμήμα μελετών της Ελληνικής Αστυνομίας και ιδιαίτερα των ανθρώπων της Τροχαίας.

Το Εθνικό Συμβούλιο Ασφάλειας είναι κάτι που πρέπει να γίνει άμεσα και παράλληλα με τον Κ.Ο.Κ. Το Εθνικό Συμβούλιο Ασφάλειας θα καθορίζει την εθνική πολιτική της οδικής ασφάλειας και θα παρακολουθεί αυτήν την πολιτική.

Το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας που προανέφερα θα έχει τον έλεγχο και της εκπαίδευσης, της εξελίξεως στις μεταφορές, θα μελετά τη συμπεριφορά των χρηστών της οδού και γενικά των ανά κατηγορία χρηστών, την οδική ασφάλεια των ευάλωτων χρηστών της οδού, θα έχει αναλάβει τον τρόπο ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών σε θέματα ασφάλειας και μεταφορών.

Οφείλω να πω εδώ ότι πολλοί δημοσιογράφοι ήρθαν στην επιτροπή, απ'όλα τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, τη βοήθησαν και έθεσαν τον εαυτό τους στη διάθεσή μας προκειμένου να

βοηθήσουν στην ενημέρωση των πολιτών.

Για να μην παίρνω περισσότερο από τον πολύτιμο χρόνο σας, θέλω να πω ότι έχουμε μια χρυσή ευκαιρία ως Κοινοβούλιο να πάρουμε εκείνες τις πρωτοβουλίες, στις οποίες όλοι συμφωνήσαμε προκειμένου να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας. Δεν επιτρέπεται σε ένα πολιτισμένο κράτος όπως η Ελλάδα, δεν επιτρέπεται σε ένα κράτος με ένα τόσο μεγάλο πολιτισμό να δεχόμαστε να έχουμε κάθε χρόνο δύο χιλιάδες νεκρούς. Δεν επιτρέπεται να έχουμε δώδεκα χιλιάδες τραυματίες. Δεν επιτρέπεται να επιτρέπουμε τον αφανισμό της ελληνικής νεολαίας απέναντι σε ένα πρόβλημα που μπορούμε να αντιμετωπίσουμε, να περιορίσουμε. Είναι στα χέρια μας να το κάνουμε. Ας πάρουμε τις αποφάσεις και παρακαλώ τον κύριο Υπουργό Μεταφορών που είναι εδώ, να δεσμευτεί ως εκπρόσωπος της Κυβέρνησης ότι αυτά που η διακομματική επιτροπή έκανε ως προτάσεις με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα θα υλοποιηθούν, για το καλό των παιδιών μας, το δικό μας, για το καλό της εικόνας της Ελλάδας στο εξωτερικό.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο κ. Σταύρος Παναγιώτου εκ μέρους του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, σήμερα που συζητάμε το πόρισμα είχαμε ένα θλιβερό απολογισμό ατυχημάτων με πολλά θανατηφόρα το Σαββατοκύριακο που πέρασε λόγω της κακοκαιρίας. Δεν ξέρω τον ακριβή αριθμό, αλλά για μια ακόμη φορά επαναλήφθηκε αυτό το θλιβερό φαινόμενο.

Το πρώτο που θέλω να παρατηρήσω είναι ότι το πόρισμα έρχεται με μεγάλη καθυστέρηση για συζήτηση στη Βουλή. Είναι έτοιμο από το 1996 και στηρίχθηκε σε στοιχεία πριν από το 1995. Σ'αυτό το διάστημα των τριών χρόνων σημειώθηκαν σημαντικές αλλαγές και πιθανόν ορισμένα δεδομένα να έχουν αλλάξει. Να μην ξεχνάμε ότι στις μέρες μας οι αλλαγές συντελούνται με πολύ πιο ταχείς ρυθμούς απ'ό,τι σε προηγούμενες εποχές. Δηλαδή σε μια πενταετία ή δεκαετία μπορούν να σημειωθούν τόσες αλλαγές που σε προηγούμενες εποχές ίσως χρειάζονταν ολόκληρες δεκαετίες.

Δεύτερον, το πόρισμα για το οποίο εργάστηκαν οι συνάδελφοι της προηγούμενης Βουλής αποσκοπεί στην αξιοποίησή του, "γιατί στην πατρίδα μας το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων είναι οξύτατο και σπουδαιότερο από επίσης σημαντικά προβλήματα όπως το AIDS, τα ναρκωτικά, η ατμοσφαιρική ρύπανση κλπ." Με άλλα λόγια, δεν είναι αυτοσκοπός. Αντίθετα, λόγω της σπουδαιότητάς του έπρεπε να τύχει και ανάλογης αντιμετώπισης και αξιοποίησης και όχι να έρχεται με τόσο μεγάλη καθυστέρηση για συζήτηση στη Βουλή ύστερα μάλιστα από έντονη συζήτηση και κριτική στη Διαρκή Επιτροπή Κοινωνικών Υποθέσεων στις αρχές Νοέμβρη 1998, κατά τη συζήτηση του σχεδίου νόμου "Για την κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας". Υπάρχει σοβαρή ευθύνη για την καθυστέρηση με την οποία έρχεται το πόρισμα της διακομματικής εοινοβουλευτικής επιτροπής για συζήτηση σήμερα.

Ξεκινώντας από την πρώτη φράση της εισαγωγής του πορίσματος ότι "η δομή και η λειτουργία της πολιτείας, η συμπεριφορά του πολίτη και του κοινωνικού συνόλου, ο βαθμός ανάπτυξης και εν γένει ο πολιτισμός σε μια χώρα κρίνεται μεταξύ άλλων από το δείκτη των τροχαίων ατυχημάτων, των νεκρών και των τραυματιών". Τότε σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία κατέχουμε τη θλιβερή πρωτιά σε όλους σχεδόν τους δείκτες.

Συνεπώς θα πρέπει να προβληματιστούμε σοβαρά και να δούμε αν ο βαθμός ανάπτυξης, τον οποίο κάποιος δεν κουράζονται να τον προπαγανδίζουν και εν γένει ο πολιτισμός μας πρέπει να μας ικανοποιούν. Πολύ σωστά διατυπώνεται στο πόρισμα ότι "το τροχαίο ατύχημα δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται ως τυχαίο γεγονός, αλλά ως αποτέλεσμα της συνισταμένης των τεσσάρων παραγόντων που συνθέτουν το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας και συγκεκριμένα του χρήστη ως υποκειμένου, της συμπεριφοράς του οχήματος, της οδικής

υποδομής και του οδικού περιβάλλοντος, αλλά και του ελέγχου του συστήματος".

Γι'αυτό το λόγο άλλωστε εκφράσαμε την άποψη ότι το πρώτο που χρειάζεται για την αντιμετώπιση του προβλήματος είναι η λήψη μέτρων στην κατεύθυνση της βελτίωσης της σημερινής κατάστασης των δρόμων. Δηλαδή η κατασκευή νέων δρόμων, η διαπλάτυνσή τους και γενικά η βελτίωσή τους, η κυκλοφοριακή αγωγή των πολιτών, η βελτίωση της εκπαίδευσης των οδηγών, η κατάσταση των οχημάτων που κυκλοφορούν και τέλος ο έλεγχος της κυκλοφορίας και η επιβολή κυρώσεων στους παραβάτες του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Αυτά γιατί χωρίς τη λήψη πρώτα ουσιαστικών μέτρων με τον κώδικα από μόνο του, όσο καλός και αν είναι, δεν μπορούν να αντιμετωπισθούν και να λυθούν τα προβλήματα.

Στις επιστημονικές του πρώτου πανελληνίου συνέδριου οδοποιίας που έγινε το 1995 στη Λάρισα, επιστημονικές που περιλαμβάνονται στο πόρισμα, μεταξύ των άλλων αναφέρεται ότι, "στην περίοδο 1986-1993 στην Ελλάδα τα αυτοκίνητα αυξήθηκαν κατά 40%, τα θύματα τροχαίων ατυχημάτων κατά 14% και οι νεκροί κατά 26%, ενώ το οδικό δίκτυο αυξήθηκε μόνο κατά 1%". Εδώ ίσως θα πρέπει να σημειώσουμε ότι ο αριθμός των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στη χώρα μας αυξάνεται ακόμα περισσότερο κατά τη θερινή τουριστική περίοδο, διότι πολλοί τουρίστες, καθώς και συμπατριώτες μας μετανάστες έρχονται στη χώρα με τα αυτοκίνητά τους. Το γεγονός αυτό φορτώνει ακόμα περισσότερο τους δρόμους και δυσχεραίνει ακόμα περισσότερο την κυκλοφορία κατά το καλοκαίρι.

Ένα πολύ βασικό σημείο του πορίσματος είναι ότι στη χώρα μας διαπιστώνεται ότι το οδικό μας δίκτυο δεν είναι σε θέση να απορροφήσει τη σημαντική αύξηση των οχημάτων και την τεχνολογική τους εξέλιξη, δηλαδή τις υψηλές ταχύτητες. "Αλλωστε - συνεχίζει το πόρισμα- οι ελληνικοί δρόμοι είναι γενικά χαμηλής ποιότητας με πολλά επικίνδυνα σημεία που δεν διορθώνονται εγκαίρως, με κακή σήμανση, ιδιαίτερα σε θέσεις που εκτελούνται έργα, με ανεξέλεγκτη παροδία ανάπτυξη, με κυκλοφορία αγροτικών μηχανημάτων σε δρόμους μεγάλης κυκλοφορίας κλπ".

Δεν χρειάζεται να πούμε πολλά. Μόλις το προηγούμενο καλοκαίρι εδώ στην Πανεπιστημίου γινόντουσαν οι πεζοδρόμοι. Δεν υπήρχε κανένα μέτρο για τους πεζούς. Υποχρεωνόντουσαν να περπατούν στο δρόμο επί της Πανεπιστημίου και να κινδυνεύουν από ατυχήματα. Τέτοια φαινόμενα, όπως κατά την κατασκευή κτιρίων να καταλαμβάνουν όλο το πεζοδρόμιο και υποχρεώνουν τους πεζούς να κυκλοφορούν στους δρόμους, υπάρχουν σε όλη τη χώρα, αλλά σε καμία άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επίσης κάθε φορά που χιονίζει επαναλαμβάνεται το ίδιο φαινόμενο να υπάρχει παγετός π.χ. στο Δερβένι, στο δρόμο Θεσσαλονίκης-Σερρών. Πρόκειται για πέρασμα και μόλις πιάσει παγετός κολλάνε τα αυτοκίνητα και σημειώνονται ατυχήματα, καθυστερεί πολλές ώρες η κυκλοφορία. Και να φανταστείτε ότι πρόκειται για κεντρικό άξονα που συνδέει τη χώρα μας με τις άλλες χώρες των Βαλκανίων και της Ευρώπης.

Πότε επιτέλους θα παρθούν μέτρα για να αντιμετωπιστεί και να λυθεί ένα χρόνιο πρόβλημα σαν αυτό που ανάφερα προηγούμενα;

Από τη στιγμή που υπάρχουν αυτές οι βασικές διαπιστώσεις, για την κατάσταση των δρόμων της χώρας, το ζητούμενο είναι τι μέτρα παίρνονται για την αντιμετώπιση και λύση του μεγάλου αυτού προβλήματος για την οδική ασφάλεια στη χώρα.

Ακόμα λόγω του πολύ περιορισμένου σιδηροδρομικού δικτύου στη χώρα, το μεγαλύτερο μέρος των μεταφορών, εμπορευμάτων και επιβατών, καθώς και της σημασίας του τουρισμού για την εθνική οικονομία θα έπρεπε να υπάρξει μελέτη και μακρόπνοος σχεδιασμός για την κάλυψη, όχι μόνο των σημερινών, αλλά και των μελλοντικών αναγκών της χώρας. Θα πρέπει να προβλεφθεί πόσα αυτοκίνητα θα κυκλοφορούν ύστερα από είκοσι ή τριάντα χρόνια και ποιες θα είναι οι μελλοντικές ανάγκες και στη βάση αυτών των αναγκών να σχεδιαστεί η κατασκευή των δρόμων στη χώρα, έτσι ώστε ικανοποιητικά να μπορέσει να αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα. Φυσικά θα πείτε πως όσο περισσότεροι δρόμοι γίνονται

τόσο περισσότερο ενθαρρύνεται η αύξηση των αυτοκινήτων. Είναι μια αλήθεια. Μην ξεχνάμε πως λειτουργεί αποτρεπτικά στην αύξηση των αυτοκινήτων, όταν οι δρόμοι είναι κακοί. Όμως δεν μπορούμε να μην πάρουμε υπόψη μας την πρόοδο που σημειώνεται και ανάλογα να αντιμετωπίσουμε και εμείς το πρόβλημα.

"Αντί γι' αυτό, αναφέρει το πόρισμα, η προσπάθεια του 1984, όταν ανατέθηκαν επτά μελέτες που κάλυψαν όλη τη χώρα, επισημαίνοντας για πρώτη φορά τις θέσεις συσσώρευσης ατυχημάτων, ήταν αξιόλογη, αλλά δυστυχώς είτε δεν εφαρμόστηκαν οι προταθείσες βελτιώσεις είτε δεν αξιολογήθηκαν τα αποτελέσματα.

Στην Ελλάδα του 2000 οι αυτοκινητόδρομοι Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης και η Εγνατία οδός που η κατασκευή τους άρχισε πριν από μερικά χρόνια, προχωρά με πολύ αργούς ρυθμούς και είναι άγνωστο πότε θα τελειώσουν. Όταν κάποτε τελειώσουν, θα εξυπηρετούν περισσότερο τις ανάγκες των αναπτυσσόμενων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την πρόσβασή τους σε περιοχές με πρώτες ύλες, καθώς και σε αγορές για τη διάθεση των παραγομένων προϊόντων τους. Εμείς δεν είμαστε ενάντια στην κατασκευή τους, αλλά δεν πρέπει να περιοριστούμε μόνο στην κατασκευή αυτών των δρόμων. Δεν υπάρχει πρόγραμμα για την κατασκευή δρόμων που να συνδέουν τις διάφορες περιοχές της χώρας. Αναφέρω χαρακτηριστικό ως παράδειγμα τη σύνδεση της Θεσσαλίας με τη δυτική Ελλάδα. Για μας υπάρχει σοβαρό πρόβλημα.

Πάντως η ποιότητα των δρόμων που κατασκευάζονται δεν είναι ικανοποιητική. Σε ολόκληρο το μήκος του εθνικού δικτύου δεν υπάρχει διαχωριστική νησίδα. Αν υπήρχε θα απέτρεπε σε πολλές περιπτώσεις την κυκλοφορία στο αντίθετο ρεύμα που αποτελεί μια βασική αιτία για τα ατυχήματα. Βέβαια καλύτερη δεν είναι η κατάσταση των δρόμων στις κατοικημένες περιοχές, ιδίως στα αστικά κέντρα, όπου σημειώθηκε μία άναρχη, χαώδης και κυριολεκτικά παραμορφωμένη οικιστική ανάπτυξη. Πραγματοποιήθηκε χωρίς κανένα σχεδιασμό, χωρίς καμία πρόβλεψη και προοπτική. Συνέπεια αυτής της εξέλιξης είναι να μην υπάρχουν σήμερα μεγάλοι δρόμοι, να μην έχουν προβλεφθεί ποδηλατόδρομοι, δρόμοι για τα άτομα με ειδικές ανάγκες κλπ. και να υπάρχει μεγάλο κυκλοφοριακό πρόβλημα.

Άλλες σχετικές διαπιστώσεις με την οδική υποδομή και το περιβάλλον που αναφέρει το πόρισμα είναι ότι υπάρχουν προβλήματα στην συντήρηση και συντήρηση πινακίδων, διαγραμμίσεων, χιλιομετρικών δεικτών, σήμανσης του οδικού δικτύου, κυρίως λόγω έλλειψης επαρκών πιστώσεων, διοικητικών και οργανωτικών ατελειών.

Ποιος από μας, κύριοι συνάδελφοι, δεν έτυχε να οδηγήσει νύχτα με ομίχλη και να μην έχει κινδυνεύσει να βρεθεί έξω από το δρόμο, λόγω έλλειψης διαγραμμίσεων; Ενώ πρέπει να υπάρχει η λευκή γραμμή στη μέση του δρόμου, καθώς και δεξιά και αριστερά του που κατά κάποιο τρόπο λειτουργεί σαν οδηγός. Ωστόσο οι γραμμές αυτές στους περισσότερους δρόμους, κυρίως στους επαρχιακούς, δεν υπάρχουν.

Εγώ τουλάχιστον το έχω αντιμετωπίσει πάρα πολλές φορές και έχω κινδυνεύσει επανειλημμένως. Πόσοι διεθνείς δρόμοι, διευρωπαϊκοί άξονες, επαρχιακοί δρόμοι κλπ, δεν περνούν μέσα από κατοικημένες περιοχές χωρίς καμία προειδοποίηση για σταδιακή μείωση της ταχύτητας;

Αναφέρω χαρακτηριστικό παράδειγμα το δρόμο Θεσσαλονίκης - Σερρών - Προμαχώνα, που ενώ επιτρέπεται να αναπτύσσεται ταχύτητα εκατό χιλιομέτρων, αφού είναι διεθνής δρόμος, έξω από ένα χωριό, την Ασσυρο, ξαφνικά υπάρχει μία πινακίδα για πενήντα χιλιόμετρα χωρίς καμία προειδοποίηση για σταδιακή ελάττωση της ταχύτητας. Εκεί πολλές φορές στήνεται η Τροχαία εκατό μέτρα παρακάτω πιο κάτω από την πινακίδα και σύμφωνα με το ραντάρ σου λέει ότι είσαι παραβάτης. Το ίδιο κάνουν και όταν οι δρόμοι αυτοί περνούν μέσα από κατοικημένες περιοχές.

Εγώ προσωπικά αντιμετώπισα στο Παλαιόκαστρο Σερρών μία τέτοια περίπτωση, που ξαφνικά υπάρχει μία πινακίδα με

σαράντα ή πενήντα χιλιόμετρα και πενήντα μέτρα παρακάτω πίσω από ένα ελαιόδεντρο βγαίνει ο τροχονόμος, σε ξαφνιάζει και δεν σε αφήνει να μιλήσεις και πολύ απειλεί ότι θα σε πιάει αυτόφωρο. Αυτά είναι προσωπικές εμπειρίες από τη συμπεριφορά των αστυνομικών οργάνων. Ήμουν τότε υποψήφιος νομάρχης στις Σέρρες, όταν αντιμετώπισα αυτό το περιστατικό. Πραγματικά δεν προλαβαίνεις, γιατί δεν υπάρχει καμία προειδοποίηση με σταδιακή ελάττωση της ταχύτητας.

Έζησα στο εξωτερικό όπου εκεί υπάρχει προειδοποίηση για σταδιακή μείωση της ταχύτητας και οι πινακίδες διαδοχικά προειδοποιούν για το όριο ταχύτητας από τα εκατό χιλιόμετρα στα ογδόντα, στα εξήντα, στα σαράντα. Πώς ζητάτε ευθύνες, οι τροχονόμοι όταν οι ίδιοι δεν είναι εντάξει.

Για να μην πω ότι σε ένα άλλο χωριό του Νομού Σερρών την Ηλιοκώμη περνούσε ένα φορτηγό με επικίνδυνο φορτίο και παραλίγο να δημιουργήσει σοβαρό πρόβλημα από την ανατροπή του.

Προχωράμε παρακάτω, στο χρήστη. Η κύρια αιτία για το μεγαλύτερο αριθμό των ατυχημάτων είναι ο τρόπος εκπαίδευσης των υποψήφιων οδηγών. Δεν διδάσκονται καθόλου θεωρία και καθόλου μηχανολογία. Μαθαίνουν ορισμένα πράγματα μηχανικά και καθόλου για τη σημασία των διαφόρων σημάτων. Έχω εμπειρία. Συμπληρώνουν τα σήματα απαντώντας στις ερωτήσεις Α', Β', Γ' και έτσι τους δίνουν το δίπλωμα, αλλά αυτό δεν τους δίνει την ουσιαστική ικανότητα να οδηγούν. Θα μπορούσε να πει κανείς ότι μαθαίνουν για τις εξετάσεις και όχι για την οδήγηση. Δεν μαθαίνουν και δεν γνωρίζουν τη σημασία των σημάτων, σε ποιες περιπτώσεις έχουν ή όχι προτεραιότητα και γιατί. Για αυτό παρουσιάζεται το φαινόμενο της κατά κόρον παραβίασης των σημάτων από τους οδηγούς.

Η κατάσταση αυτή φαίνεται σήμερα σε όλη της την έκταση από τον τρόπο που οδηγούν στις κατοικημένες περιοχές στο επαρχιακό και εθνικό δίκτυο. Θα μπορούσαμε να αναφέρουμε αναρίθμητα παραδείγματα που να επιβεβαιώνουν όλα αυτά. Αναφέρω ορισμένα, ίσως τα πιο χαρακτηριστικά.

Οι πεζοί κινδυνεύουν στις διαβάσεις που έχουν προτεραιότητα. Κανένας οδηγός δεν σέβεται την προτεραιότητα που έχουν. Ελάτε να δείτε μπροστά στο "MINION" όταν περνούν οι πεζοί. Κανένας οδηγός δεν σταματά. Στο εξωτερικό όταν ο οδηγός δει τον πεζό στο πεζοδρόμιο, σταματά. Εδώ ο πεζός διασχίζει τη διάβαση που έχει προτεραιότητα και το αυτοκίνητο έρχεται με ταχύτητα. Αυτά είναι ή δεν είναι προβλήματα;

Το ίδιο γίνεται και όταν ο πεζός έχει πράσινο. Την ίδια στιγμή, όμως και ο οδηγός έχει πράσινο που αναβοσβήνει και του λέει ότι μπορεί να περάσει αλλά με προσοχή. Αυτός, όμως, δεν περνάει με προσοχή, αναπτύσσει ταχύτητα. Πρέπει να φυλάγεται ο πεζός για να μην τον χτυπήσει το αυτοκίνητο μέσα στη διάβαση.

Επίσης, όταν βλέπει μπροστά του το πορτοκαλί που τον προειδοποιεί να σταματήσει, πολλοί οδηγοί φοβούνται και παραβιάζουν το κόκκινο, γιατί αν σταματήσουν κινδυνεύουν να τους χτυπήσει το αυτοκίνητο που τους ακολουθεί.

Αναφέρω έτσι ορισμένα χαρακτηριστικά παραδείγματα που έχουν σχέση με τον τρόπο με τον οποίο εκπαιδεύονται και παίρνουν το δίπλωμα ικανότητας οι οδηγοί.

Ακόμη πρέπει να σημειώσουμε ότι στην οδήγηση επικρατεί ο νόμος της ζούγκλας. Θα πω τι εννοώ με αυτό. Οι οδηγοί των μεγάλων αυτοκινήτων αυθαιρετούν σε βάρος των μικρών κυρίως, των Ι.Χ., οι οδηγοί των Ι.Χ. σε βάρος των δικύκλων, οι οδηγοί των δικύκλων σε βάρος των πεζών και όλοι μαζί από κοινού σε βάρος των πεζών. Η εξήγηση που μπορεί να υπάρξει, ότι δηλαδή το μεγαλύτερο ποσοστό των θανατηφόρων ατυχημάτων αφορά τους πεζούς, οφείλεται νομίζω σ' αυτό το γεγονός.

Και ενώ συμβαίνουν όλα αυτά, έχουμε τις διαφημίσεις της δυναμικής οδήγησης, προκειμένου οι εταιρείες να πουλήσουν τα αυτοκίνητά τους, οι οποίες όμως διαφημίσεις επηρεάζουν τους νέους κυρίως στην ηλικία οδηγούς. Να σημειωθεί ότι το point system που είναι ένα σωστό μέτρο ποτέ ουσιαστικά δεν εφαρμόστηκε και κοντεύει να ξεχαστεί.

Για το όχημα: "Παρά την απόσυρση παλιών οχημάτων, ο στόλος των κυκλοφορούντων οχημάτων στη χώρα μας εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται από παλαιότητα". Η διαπίστωση αυτή του πορίσματος είναι βασική, όχι όμως μοναδική πλευρά του προβλήματος, γιατί το μέτρο της απόσυρσης ή ανανέωσης γενικότερα του στόλου των οχημάτων χρειάζεται να συνοδεύεται από δέσμη μέτρων βελτίωσης και των λοιπών συνιστωσών της οδικής ασφάλειας. Η ανανέωση του στόλου των οχημάτων από μόνη της δεν βελτιώνει την οδική ασφάλεια, αφού αυξάνει η μέση ταχύτητα κυκλοφορίας".

Ακόμη ο διενεργούμενος τεχνικός έλεγχος οχημάτων στα ΚΤΕΟ θεωρείται ανεπαρκής. Θα ήταν παράλειψη να μην αναφερόμαστε στα δίκτυα όπου διαπιστώνεται ότι "δεν προβλέπεται εκπαίδευση των υποψήφιων οδηγών, μάλιστα για την ακρίβεια δεν υπάρχουν καν τμήματα μοτοσυκλέτας στις σχολές οδήγησης ενώ η διάρκεια και η ύλη των σχετικών εξετάσεων θεωρείται ανεπαρκής".

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή).

Την ανοχή, κύριε Πρόεδρε, που δείξατε και στους άλλους.

Το γεγονός αυτό δεν δίνει απάντηση, δεν αποτελεί εξήγηση στα δυσανάλογα περισσότερα ατυχήματα σε σχέση με τον αριθμό των δικύκλων που κυκλοφορούν και των οδηγών των δικύκλων;

Στο πόρισμα γίνεται αναφορά και στα ατυχήματα με γεωργικά μηχανήματα. Απ' ό,τι γνωρίζουμε στη χώρα μας υπάρχουν πολλοί περισσότεροι, απ' ό,τι χρειάζεται, εκμισθωτές. Εκτός από τη χρησιμοποίησή τους για το όργωμα των χωραφιών σε πολύ μεγάλο βαθμό χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά αγροτικών προϊόντων.

Τέλος συμφωνούμε απόλυτα με τη διαπίστωση του πορίσματος ότι η αστυνόμευση έρχεται να συμπληρώσει άλλες προϋποθέσεις, όπως ένα άνετο ομαλό περιβάλλον, καλό αυτοκίνητο, καλό δρόμο. Συχνά, όμως, η συμπεριφορά της Τροχαίας δίνει την εντύπωση ότι δεν αποσκοπεί στην ουσία του προβλήματος, δηλαδή στην ασφάλεια των οδηγών, επιβατών και πεζών, αλλά στην επιβολή προστίμων για την είσπραξη χρημάτων. Έχει συμβιβαστεί με τις καθημερινές παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για την εφαρμογή του οποίου πρέπει να ενδιαφέρεται κύρια και όχι να κόβει κλήσεις για το παράνομο παρκάρισμα που και αυτό είναι πρόβλημα.

Θα μπορούσε να αναφέρει κανείς μια σειρά παραδείγματα που να επιβεβαιώνουν του λόγου το αληθές. Στις αναρίθμητες καθημερινές παραβάσεις αναφέρω την οδήγηση μοτοποδηλάτων σε μονοδρομους στην αντίθετη κατεύθυνση. Η συμπεριφορά αυτή των οδηγών μοτοποδηλάτων αποτελεί καθημερινό φαινόμενο στις επαρχιακές πόλεις και όχι μόνο. Ο έλεγχος είναι περιστασιακός, ελλιπής, επιλεκτικός και αναποτελεσματικός. Έτσι δεν στοχεύει στην προστασία της οδικής ασφάλειας αλλά στην είσπραξη προστίμων. Συχνά οι έλεγχοι αποτελούν παγίδα για την επιβολή προστίμων ενώ υπάρχει ανοχή σε παραβάσεις που καθημερινά σημειώνονται και που έχουν σχέση με την ασφάλεια των οδηγών, όπως η ζώνη ασφαλείας, τα κράνη κλπ.

Κατά την άποψή μας ο έλεγχος πρέπει να είναι σχεδιασμένος, διαρκής και ουσιαστικός και προπάντων αποτελεσματικός.

Υπάρχουν και άλλα ζητήματα, όπως παραδείγματος χάρη γιατί κυκλοφορούν τα Σαββατοκύριακα τα φορτηγά, οι ώρες που εργάζονται οι οδηγοί φορτηγών αυτοκινήτων, τα οποία πρέπει επίσης να τα δούμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Κύριε συνάδελφε, δεν έχετε άλλο χρόνο. Πήρατε τον περισσότερο σε σχέση με άλλους συναδέλφους. Τελειώσατε.

Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα έδρανα παραπλεύρως του Προεδρείου παρακολουθούν τη συνεδρίασή μας τρεις Βουλευτές από την Αλβανία, με τον πρέσβη της Αλβανίας στη χώρα μας.

Τους καλωσορίζουμε στο Κοινοβούλιο.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες)

Η εισηγήτρια του Συνασπισμού της Αριστεράς και της

Προόδου κ. Στέλλα Αλφιέρη έχει το λόγο.

ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΑΛΦΙΕΡΗ: Κύριοι συνάδελφοι, για μια ακόμα φορά πιστεύω ότι μία δουλειά διακομματικής κοινοβουλευτικής επιτροπής, για τη μελέτη των προβλημάτων των τροχαίων ατυχημάτων, που είναι πάρα πολύ σοβαρή υπόθεση, ήρθε καθυστερημένα στην Ολομέλεια.

Πραγματικά όλοι οι συνάδελφοι το επεσήμαναν αυτό και πιστεύω ότι δεν είναι ένα τυχαίο γεγονός, γιατί το θέμα του τροχαίου ατυχήματος έχει απασχολήσει κατά καιρούς αποσπασματικά και το Υπουργείο, αλλά καθημερινά τα ατυχήματα έχουν την τιμητική τους στις εφημερίδες.

Είναι, λοιπόν, ένα θέμα πάρα πολύ σοβαρό, που χρειάζεται συγκεκριμένη πολιτική δουλειά για να αποφευχθεί.

Το θέμα είναι ότι αυτό το πόρισμα ολοκληρώθηκε το 1996 και κάτω από την πίεση προφανώς κάποιων πραγμάτων έρχεται να συζητηθεί το 1999 στη Βουλή.

Πιστεύουμε ότι τα τροχαία ατυχήματα στη χώρα μας αυξάνονται μέρα με τη μέρα με δραματικό τρόπο. Θα παραθέσω κι εγώ μερικούς αριθμούς που δείχνουν την κατάσταση που επικρατεί στη χώρα μας και βέβαια και στις άλλες χώρες, αλλά εμείς έχουμε την ατυχία να έχουμε το προβλήματα.

Είναι χαρακτηριστικό ότι, ενώ ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης το διάστημα 1975-1991 μειώθηκε, στην Ελλάδα παρουσίασε αύξηση μέχρι και 110%. Πάνω από δύο χιλιάδες άνθρωποι χάνουν κάθε χρόνο τη ζωή τους σε πάνω από είκοσι δύο χιλιάδες τροχαία ατυχήματα. Βέβαια πρέπει να υπολογίσουμε το μεγάλο αριθμό τραυματιών, που είναι τριάντα δύο χιλιάδες άνθρωποι κάθε χρόνο και ανάμεσά τους τέσσερις χιλιάδες βαριά τραυματίες. Οι περισσότεροι από αυτούς είναι ηλικίας είκοσι δύο μέχρι και σαράντα τεσσάρων ετών.

Έχει εκτιμηθεί ότι το ετήσιο οικονομικό κόστος φτάνει τα εκατόν δεκαπέντε δισεκατομμύρια (115.000.000.000) και βέβαια καμία αρμόδια αρχή μέχρι σήμερα δεν έχει υπολογίσει το κοινωνικό κόστος, τα ίδια τα άτομα, τις οικογένειες, τα θύματα και την κοινωνία.

Η μέχρι σήμερα αντιμετώπιση του προβλήματος από τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ και της Νέας Δημοκρατίας ήταν, θα έλεγα, εγκληματική και αδιάφορη απέναντι στη ζωή και στην ασφάλεια των πολιτών, ανδρών και γυναικών.

Για να πούμε τα πράγματα με το όνομά τους δεν ευθύνονται αποκλειστικά και μόνο οι κακοί οδηγοί για τα τροχαία ατυχήματα. Υπάρχουν και πολιτικές ευθύνες και θα κατονομάσω πώς ο Συνασπισμός αιτιάζει αυτές τις πολιτικές ευθύνες.

Πιστεύουμε ότι είναι πολιτική ευθύνη που οι δρόμοι είναι χαμηλής ποιότητας. Είναι πολιτική ευθύνη που δεν υπάρχει ο έλεγχος και η διόρθωση σε σημεία που προκαλούνται θανατηφόρα ατυχήματα. Είναι πολιτική ευθύνη οι αφύλακτες διαβάσεις, που σημαίνει ότι είναι πολιτική ευθύνη η κακή εκπαίδευση και ενημέρωση. Θεωρούμε ότι είναι πολιτική ευθύνη η τοποθέτηση των διαφημιστικών πινακίδων κατά μήκος των οδών που δημιουργούν σοβαρά προβλήματα προκαλώντας την προσοχή του οδηγού σε άλλα σημεία.

Γι' αυτά τα γεγονότα, λοιπόν, η Κυβέρνηση ή οι κυβερνήσεις -γιατί το θέμα έρχεται από παλιά- δεν έχουν τη δυνατότητα να πάρουν πολιτικές αποφάσεις για να τα περιορίσουν.

Συγκεκριμένα ποτέ δεν δημιουργήθηκαν υποδομές και προγράμματα πρόληψης. Παράλληλα οι συχνές πυκνές αναθεωρήσεις, τροποποιήσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας αποδεικνύουν ότι δεν υπάρχουν βραχυπρόθεσμοι, μεσοπρόθεσμοι και μακροπρόθεσμοι στόχοι. Δηλαδή με λίγα λόγια δεν υπάρχει πολιτική. Οι Κυβερνήσεις παρενέβαιναν πάντα ευκαιριακά και πυροσβεστικά, τότε με ανακοινώσεις από τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης -και εξαρτάται από την έξαρση των ατυχημάτων- και τότε, για να εντυπωσιάσουν, με μία ημερίδα που τα αποτελέσματά της ποτέ δεν τα έπαιρναν υπόψη.

Πιστεύουμε, λοιπόν, ότι αυτό το διακομματικό πόρισμα είναι πολύ σημαντικό που κατατίθεται στη Βουλή και πολύ σημαντικό για τα

επόμενα βήματα της Κυβέρνησης, φέρνοντας ένα νέο θεσμικό πλαίσιο.

Πιστεύω, κύριοι συνάδελφοι, ότι πρέπει να υιοθετηθούν επιτέλους οι απόψεις, οι γνώμες και οι θέσεις που έχουν βγει μέσα από την εμπειρία των άλλων κομμάτων, για να υπάρχει ένα θεσμικό πλαίσιο που θα έχει ευρύτητα και δεν θα έχει κομματική στεριότητα.

Η σημερινή πολιτική, πέρα από την πρόληψη, την εκπαίδευση και όλα αυτά τα ζητήματα που βάλαμε, εστιάζεται πολλές φορές σε μέτρα εισπρακτικού χαρακτήρα. Όμως πριν αποφασίσουμε να μπούμε στην τσέπη των πολιτών, θα πρέπει να δούμε τι μέτρα παίρνουμε, πριν ολοκληρώσουμε αυτές τις πολιτικές.

Λοιπόν, πριν από την επιβολή των μέτρων εισπρακτικού χαρακτήρα, πρέπει να δούμε αν υπάρχει εκπαίδευση και αν γίνεται ενημέρωση του πολίτη, και δεν μιλάμε για τις μεγάλες ηλικίες, αλλά για τις νέες. Δηλαδή στο σχολείο αυτήν τη στιγμή υπάρχει η ανάλογη υποδομή, που το νέο παιδί να εκπαιδεύεται πώς θα γίνει καλός οδηγός ή, αν θέλετε, πώς θα γίνει καλός πεζός; Γιατί πιστεύουμε ότι το ζήτημα των τροχαίων ατυχημάτων είναι ένα πολύ σοβαρό θέμα και επηρεάζει και τον πεζό και τον οδηγό του αυτοκινήτου.

Πρέπει να πούμε ότι πολλές φορές κάποια μέτρα ξεκινάνε θεαματικά -τα βλέπουμε στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης- όπως παραδείγματος χάριν το μέτρο του αλκοτέστ, που ξεκινάει τη μία περίοδο, σταματάει την άλλη και ξαναξεκινάει την επόμενη. Πιστεύετε εσείς ότι έτσι θα υπάρξει κάποιο αποτέλεσμα; Ή πιστεύετε ότι θα συνειστούν οι οδηγοί από αυτήν την πολιτική συμπεριφορά της Κυβέρνησης, της εκάστοτε κυβέρνησης; Πιστεύετε ότι η αστυνόμευση, όταν είναι ξερή και σκέτη από την εκπαίδευση του ίδιου του αστυνομικού, μπορεί να προσφέρει στον οδηγό; Θεωρώ ότι είναι αναγκαίο σήμερα -αυτό το επισημαίνει και το πόρισμα- να εκπαιδευτεί και η Τροχαία και οι αστυνομικοί.

Όπως λέει και το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής, είναι ανάγκη να δημιουργηθεί ένα θεσμοθετημένο, επιτελικό όργανο που θα έχει σαφείς και ουσιαστικές αρμοδιότητες και το οποίο θα επεξεργάζεται την εθνική πολιτική οδικής ασφάλειας, που πρέπει κάποτε να υπάρξει στη χώρα μας.

Λοιπόν, το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, που είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, έχει συγκεκριμένους σκοπούς και αρμοδιότητες και είναι κάτι που άμεσα πρέπει να υιοθετηθεί.

Θα αναφέρω, συγκεκριμένα, τις πολιτικές που θα εφαρμόσει, όπως: Τον καθορισμό εθνικής πολιτικής οδικής ασφάλειας σε μακροπρόθεσμο επίπεδο, την ανάθεση μελετών και ερευνών για θέματα οδικής ασφάλειας, την ευθύνη και την εφαρμογή εθνικής πολιτικής οδικής ασφάλειας, το συντονισμό των συναρμοδίων φορέων σε θέματα οδικής ασφάλειας, την κατάργηση των πολυδαδάλων υπουργικών αποφάσεων και προεδρικών διαταγμάτων που διέπουν το πλέγμα εκπαίδευσης, εκμάθησης και εξέτασης, την άμεση κατάθεση νομοσχεδίου για τη δημιουργία Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας στη χώρα μας, τη θεσμοθέτηση μέτρων πρόληψης για την άμεση εισαγωγή του μαθήματος της οδικής κυκλοφορίας σε όλες τις βαθμίδες της εκπαίδευσης.

Πιστεύουμε ότι πέρα από όλα αυτά θα πρέπει άμεσα να παρθούν κάποια μέτρα, που και το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής επισημαίνει, για την αντιμετώπιση κάποιων προβλημάτων.

Διαπιστώνεται η εκτεταμένη έλλειψη χώρων στάθμευσης τόσο σε περιοχές πυκνής δόμησης κατοικιών όσο και στο διοικητικό και εμπορικό κέντρο των πόλεων. Ακόμα διαπιστώνεται η έλλειψη υποδομών για τους ποδηλάτες, γιατί πιστεύουμε ότι, πέρα από το αυτοκίνητο, υπάρχουν και οι ποδηλάτες, όπως υπάρχουν και οι πεζοί. Μέσα, λοιπόν, σε αυτό το νέο θεσμικό πλαίσιο πρέπει να γίνει πρόβλεψη για ποδηλατοδρόμους, αλλά πρέπει να υπάρξει και πρόβλεψη για τους πεζούς, γιατί πολλές φορές οι πεζοί πέφτουν θύματα από τους οδηγούς των αυτοκινήτων.

Ένα άλλο ζήτημα είναι αυτό της στάθμευσης. Φθάσαμε στο σημείο να εφευρεθεί το μέτρο της ελεγχόμενης στάθμευσης που εφαρμόστηκε με ένα τρόπο απαράδεκτο που είχε σαν

αποτέλεσμα να πλήξει το δικαίωμα πρόσβασης των πολιτών στους ελεύθερους και κοινόχρηστους χώρους των πόλεων και δημιουργήσει ταυτόχρονα και φαινόμενα παράνομου πλουτισμού. Είναι ένα θέμα, το οποίο πρέπει να αντιμετωπισθεί θεσμικά και ευτυχώς το Συμβούλιο της Επικρατείας θεώρησε το μέτρο αυτό αντισυνταγματικό. Είναι ένα μέτρο, το οποίο θα μπορούσε να λειτούργησει θετικά, αλλά με μία λογική που να εξυπηρετεί το κέντρο της πόλεως και να εξυπηρετεί πραγματικά τις ανάγκες μιας βιώσιμης πόλης και όχι να έχει καθαρά εισπρακτικό χαρακτήρα.

Ένα άλλο θέμα που πρέπει να δούμε, κύριοι συνάδελφοι -και που το βάζει το πόρισμα της Διακομματικής Επιτροπής- είναι η εκπαιδευση των υποψηφίων οδηγών, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των νέων οχημάτων, αλλά και με τα σύγχρονα δεδομένα.

Πιστεύουμε ότι πρέπει η εξέταση των οδηγών να γίνεται με βάση ένα αξιόπιστο και αδιάβλητο σύστημα και να φροντίσουμε για την πάταξη της διαφθοράς και του χρηματισμού στις διαδικασίες χορήγησης αδειών οδηγών. Πολλές φορές η διαφθορά που υπάρχει στον τρόπο χορήγησης των αδειών γίνεται πρώτο πολιτικό θέμα.

Είναι πάρα πολύ δυσάρεστο, κύριοι συνάδελφοι, όταν ένα θέμα μπορεί να προβλεφθεί πολιτικά να γίνεται κυρίαρχη, πρώτη είδηση, για να εξυπηρετηθεί το προφίλ του κάθε Υπουργού.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι μερικά προβλήματα στη χώρα μας, όπως είναι ο χρηματισμός και ο τρόπος που δίνονται οι άδειες, θα πρέπει προληπτικά και πολιτικά να αποφεύγονται και να παίρνονται μέτρα εξαφάνισής τους και όχι αυτό να χρησιμοποιείται σαν στοιχείο εκσυγχρονισμού.

Χρειάζεται η επιμόρφωση του προσωπικού της Τροχαίας στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπως και των άλλων εμπλεκόμενων παραγωγικών τάξεων που ασχολούνται με την Τροχαία, πραγματογνώμονες, προανακριτικοί υπάλληλοι, δικηγόροι κλπ.

Χρειάζονται ουσιαστικές παρεμβάσεις στην πολιτική που ακολουθείται, σε ό,τι αφορά τη μελέτη, την κατασκευή και κυρίως τη συντήρηση των δρόμων, του εθνικού, επαρχιακού και λοιπού οδικού δικτύου, ώστε να μπορεί να εφαρμοσθεί αποτελεσματικά ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας.

Κάθε αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όποτε αυτή απαιτείται από τα πράγματα, πρέπει να εντάσσεται μέσα σε ένα τέτοιο πλαίσιο που αναφέραμε παραπάνω, με στόχο να δημιουργηθούν προϋποθέσεις αποτελεσματικής και ουσιαστικής εφαρμογής του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Σε διαφορετική περίπτωση θα είναι καταδικασμένος να μην αποδώσει τα προσδοκώμενα.

Με αυτήν την έννοια, το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής είναι ένα βοηθητικό εργαλείο, για να μπουν οι γενικές αρχές και βέβαια να θεσμοθετηθούν μέτρα που θα προλαμβάνουν και θα προστατεύουν τη ζωή των πολιτών από τα τροχαία ατυχήματα, μέτρα που θα αφορούν την προσαρμογή των ορίων ταχύτητας στις σύγχρονες κυκλοφοριακές και πραγματικές ανάγκες, με ανάλογες παρεμβάσεις και με βάση κατάλληλες κυκλοφοριακές μελέτες, σε συνεργασία με την κεντρική και περιφερειακή διοίκηση, δήμους και νομαρχίες.

Επιβάλλεται η ανάπτυξη του θεσμικού σχολικού τροχονόμου με καθιέρωση οικονομικών κινήτρων γι'αυτούς που ενδιαφέρονται να στελεχώσουν το θεσμό, η δημιουργία κατάλληλου θεσμικού πλαισίου οδοκίνησης και προστασία των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Θα σας καταθέσω μια εμπειρία μου, γιατί πραγματικά είμαστε μια χώρα, από τις τελευταίες στην Ευρώπη, που επιμένει να μην εντάσσει στην καθημερινή της ζωή τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Επιμένει να αγνοεί τις καθημερινές τους ανάγκες, που είναι απαραίτητος όρος για την αυτοεξυπηρέτησή τους. Είναι πια καιρός να κατανοήσουμε ότι τα άτομα με ειδικές ανάγκες είναι πολίτες που έχουν ίσα δικαιώματα με εμάς, μπορούν να κυκλοφορήσουν όπως εμείς και πρέπει να υπάρξουν μερικές υποδομές, όσον αφορά τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Ενδιαφέρον είναι ότι σε μια ερώτηση που έκανα σε όλα τα αρμόδια

Υπουργεία για το πώς αντιμετωπίζουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς τα άτομα με ειδικές ανάγκες, υπήρξαν μερικές εξαγγελίες και όταν τόλμησα να τις ελέγξω, είδα ότι αυτά τα πράγματα είναι μακριά από την πραγματικότητα.

Θεωρώ ότι οι πολιτικές για τα άτομα με ειδικές ανάγκες πρέπει να γίνουν μια πραγματικότητα και να ενταχθούν στη ζωή μας και όχι να χρησιμοποιούνται κατά κόρον για λόγους πολιτικού προφίλ.

Χρειάζονται νομοθετικές ρυθμίσεις που να αφορούν στη διάθεση παθητικών συστημάτων οδικής ασφάλειας για τα οχήματα και η δημιουργία χάρτας πεζών.

Εμείς πιστεύουμε, κύριοι συνάδελφοι, ότι η Κυβέρνηση αυτήν τη στιγμή έχει ένα πολύτιμο υλικό στα χέρια της που μπορεί να το αξιοποιήσει και να νομοθετήσει όχι κομματικά, αλλά κοινοβουλευτικά. Πιστεύω ότι πρέπει να σεβαστεί και να υιοθετήσει τις απόψεις αυτής της διακομματικής επιτροπής. Ακόμη πιστεύω ότι μπορούν να κατατεθούν και καινούρια στοιχεία για να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων.

Ο Συνασπισμός πιστεύει ότι η διακομματική αυτή δουλειά είναι μια πολύ σοβαρή δουλειά που μπορεί να βοηθήσει για ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο. Γι'αυτό περιμένουμε, όταν θα κατατεθεί αυτό το σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο -και επιμένουμε και εμείς προς την κατεύθυνση αυτή- να έχει αρκετά σημαντικά στοιχεία απ'αυτό το διακομματικό πόρισμα. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Ν. Κρητικός): Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Ναντέλης, έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, το θέμα το οποίο διαπραγματεύεται σήμερα η Βουλή των Ελλήνων είναι από τα σοβαρότερα ζητήματα που απασχολούν τον τόπο μας. Βέβαια θα πρέπει να λεχθεί ότι πράγματι η Ολομέλεια της Βουλής συνεισέφερε και συνεισφέρει για την αντιμετώπιση αυτής της μάστιγας, των τροχαίων ατυχημάτων.

Η πρώτη συνεισφορά αναμφισβήτητη ήταν το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής που ήταν ένα ομόφωνο πόρισμα, που έβαλε μία σειρά από θέματα μπροστά στην Κυβέρνηση, αλλά και σε όλους μας, σε φορείς του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, για να μπορέσει να αντιμετωπισθεί αυτή η μάστιγα.

Θεωρώ συνεισφορά και τη σημερινή συζήτηση, διότι γίνεται μέσα σε πνεύμα δημιουργικής αντιμετώπισης και όχι στείρας αντιπαράθεσης. Θα πρέπει να λεχθεί ότι αυτό το πόρισμα αποτυπώνει ακριβώς την πραγματικότητα της πατρίδας μας, όπου κάθε χρόνο αντιμετωπίζουμε χιλιάδες τροχαία ατυχήματα, ένας μέσος όρος είναι περίπου είκοσι τέσσερις χιλιάδες τροχαία ατυχήματα, με δύο χιλιάδες διακρίσεις νεκρούς περίπου που κυμαίνεται από χρόνο σε χρόνο, με τέσσερις χιλιάδες βαριά τραυματισμένους, με τριάντα χιλιάδες ελαφρά τραυματισμένους και βέβαια με πολλά δισεκατομμύρια απώλειες για την εθνική οικονομία. Άλλοι μιλάνε για εκατό, άλλοι για εκατόν πενήντα, μπορεί να είναι και περισσότερο, γιατί οι κοινωνικές επιπτώσεις των τροχαίων ατυχημάτων στην πραγματικότητα δεν μπορούν να εκτιμηθούν.

Το πόρισμα αποτύπωσε ότι οι παράγοντες, οι συνιστώσες οι οποίες επιδρούν στο τροχαίο ατύχημα, είναι τέσσερις. Είναι ο χρήστης, το όχημα, το οδικό περιβάλλον και ο έλεγχος του συστήματος. Είναι αλήθεια ότι το πόρισμα δεν είχε συζητηθεί μέχρι σήμερα στην Ολομέλεια της Βουλής. Όμως, θα πρέπει να πω, ότι από την πρώτη στιγμή που κατατέθηκε αυτό το πόρισμα αποτέλεσε τον οδηγό για την Κυβέρνηση σε μία σειρά από μέτρα, τα οποία σταδιακά, από τότε, το Μάιο του 1996, μέχρι σήμερα, έχει πάρει. Και μάλιστα, αν δει κανείς το ίδιο το πόρισμα, θα διαπιστώσει ότι σε όλα τα ουσιαστικά μέτρα, που αφορούν αναγκαιότητες για ρυθμίσεις αντιμετώπισης του προβλήματος, έχουν παρθεί τα αντίστοιχα μέτρα τα οποία είναι σε εξέλιξη και βέβαια ότι αποτυπώνονται αυτά που χρειάζεται να αποτυπωθούν θεσμικά, είτε σε νόμους που έχουν ψηφιστεί είτε σε νόμους που ήδη εκκρεμούν στη Βουλή.

Εδώ θα αναφερθώ ιδιαίτερα στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφο-

ρίας, ο οποίος συζητήθηκε το Νοέμβριο του 1998 στη Διαρκή Επιτροπή, στην οποία, όπως θα θυμάσαστε το σύνολο των προτάσεων που δεν είχαν ρυθμιστεί μέχρι τότε έχουν περιληφθεί στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, γιατί ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας αποτέλεσε καρπό του πορίσματος της διακομματικής επιτροπής, γι' αυτό συγκροτήθηκε ειδική επιστημονική επιτροπή που έλαβε, ως απαραίτητο στοιχείο σύνταξης του Κώδικα, το πόρισμα αυτό και μάλιστα μνημονεύεται κατ'επανάληψη στην ίδια την εισηγητική έκθεση αυτής της ειδικής επιστημονικής επιτροπής ότι το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής ήταν ακριβώς ο οδηγός στα μέτρα που πάρθηκαν. Και αυτό για να μην θεωρηθεί ότι η συζήτηση σήμερα γίνεται, κάτω από την ανάγκη να συζητηθεί ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας.

Θα θυμίσω ότι όταν τέθηκε στη Διαρκή Επιτροπή η ανάγκη να συζητηθεί αυτό το πόρισμα, η Κυβέρνηση την ίδια στιγμή απεδέχθη αυτήν τη συζήτηση και μάλιστα είπε, ότι θέλει να προηγηθεί η συζήτηση του πορίσματος και να επακολουθήσει και η συζήτηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας στην Ολομέλεια.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ: Μετά από τρία χρόνια.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε συνάδελφε, θεωρώ θετική τη συνεισφορά όλων μας και θεωρώ ότι στο διάστημα που πέρασε -θα επιχειρήσω έτσι να τονίσω μερικά χαρακτηριστικά- οι προτάσεις αυτού του πορίσματος έχουν υλοποιηθεί ή περιλαμβάνονται στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, στο υπόλοιπο εκείνο, το οποίο χρειάζεται να υπάρχει. Μάλιστα έχουν γίνει σημαντικότερες τομές στην αντίληψη αντιμετώπισης του ατυχήματος.

Θα σας πω μερικές από αυτές τις τομές, οι οποίες είναι χαρακτηριστικές. Εισάγεται η συνευθύνη του οδηγού και του επιβάτη σε μία σειρά από ζητήματα που έχουν παρατηρηθεί τα οποία είναι καίρια για το τροχαίο ατύχημα. Παραδείγματος χάριν το να φοράμε τη ζώνη, είναι πλέον συνευθύνη και του επιβάτη. Το να φοράει ο μοτοσυκλετιστής το κράνος του καθώς και εκείνος ο οποίος επιβαίνει μαζί του, αποτελεί στοιχείο συνευθύνης και των δύο.

Μία μεγάλη τομή πραγματικά αποτελεί και η ευθύνη που αναλαμβάνει το κράτος για αποζημίωση, όταν φταίει εκείνο, λόγω του ότι, το οδικό περιβάλλον, για παράδειγμα, ο δρόμος, η στροφή, οι ροπές που είχε προηγουμένα ο συνάδελφος, δεν είναι οι σωστές, είναι κακοτεχνίες, και προκύπτει τέτοιο τροχαίο ατύχημα. Καθιερώνεται αστική ευθύνη του κράτους για αποζημίωση.

Επίσης μία μεγάλη τομή είναι το δικαίωμα της υποκατάστασης. Ξέρουμε ότι πολλά από αυτά που συζητάμε είναι αρμοδιότητες για να αντιμετωπισθούν από την Τοπική Αυτοδιοίκηση ή από τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Παραδείγματος χάριν στους δρόμους της πόλης ή στους δημοτικούς δρόμους ή στους δρόμους του επαρχιακού δικτύου, την ευθύνη είτε για τη σηματοδότηση είτε για την κατασκευή, την έχει είτε η Τοπική, είτε η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.

Όμως δεν μπορούμε να αρκεστούμε στην κατανομή ευθυνών μεταξύ μας. Θα έπρεπε στην πραγματικότητα να δίνουμε και λύσεις. Κι εδώ καθιερώνεται το δικαίωμα υποκατάστασης. Εφόσον επισημαίνεται η ανάγκη κάποιας διόρθωσης, κάποιος αντιμετώπισης στο αρμόδιο όργανο, που λέγεται νομαρχία ή κοινότητα, ενδεχόμενα, και αυτό δεν γίνεται, έρχεται το κράτος και υποχρεώνεται να υποκαταστήσει, στη λειτουργία του αυτή, το δήμο ή τη νομαρχία, να φτιάξει εκείνο που πρέπει να φτιάξει και βέβαια να βαρύνει το δήμο ή τη νομαρχία με τη δαπάνη αυτή.

Έρχομαι στο θέμα της κυκλοφοριακής αγωγής. Το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής διαπίστωσε, αλλά το ξέρουμε και όλοι μας από την πείρα μας, ότι μεγάλη σημασία έχει η αγωγή των νέων ανθρώπων και ακόμα περισσότερο η αγωγή των μικρών παιδιών δημοτικού και γυμνασίου, ακριβώς για να προετοιμάζεται ο άνθρωπος να μπορεί να κυκλοφορεί σωστά, να προστατεύσει τον εαυτό του, αλλά και τους άλλους. Κι εδώ ακριβώς για την κυκλοφοριακή αγωγή υπάρχουν μία σειρά από μέτρα, τα οποία έχουν παρθεί ή που θεσπίζονται ή που έχουν θεσπιστεί. Μερικά απ'

αυτά θα έλεγα ότι είναι η δημιουργία των πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής, που είναι κατ'εξοχήν για μικρά παιδιά δημοτικού ή γυμνασίου. Έχουμε ήδη εξασφαλίσει -από τους πόρους του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών- τα χρήματα που χρειάζονται για ένα τέτοιο πρόγραμμα. Έχουμε επικοινωνήσει επίσης με όλους τους δήμους, που είναι πρωτεύουσες νομών της χώρας, καθώς και με τους δήμους του λεκανοπεδίου, που έχουν πάνω από τριάντα χιλιάδες κατοίκους, για την υλοποίηση στα επόμενα χρόνια ενός τέτοιου προγράμματος. Ήδη έχουν δηλώσει συμμετοχή τριάντα δήμοι και το κόστος κάθε πάρκου κυκλοφοριακής αγωγής ανέρχεται στα είκοσι πέντε εκατομμύρια (25.000.000) δραχμές. Αντιλαμβάνεσθε, λοιπόν, ότι είναι ένα πολύ σοβαρό πρόγραμμα, το οποίο πραγματικά πιστεύουμε ότι θα συνεισφέρει στην αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων.

Έχουμε πει και έχουμε ήδη συμπεριλάβει σχετικές ρυθμίσεις στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπως διδάσκεται στα σχολεία το μάθημα της κυκλοφοριακής αγωγής είτε μεμονωμένο είτε διασκορπισμένο, όπως προτείνει και το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής, σε συνδυασμό μαθημάτων, όπως είναι της αγωγής του πολίτη, φυσικής κλπ. Το πόρισμα έχει κάνει συγκεκριμένες και επιτυχημένες προτάσεις, ώστε να μπορεί να εισαχθεί στα σχολεία και να διδαχθεί η κυκλοφοριακή αγωγή.

Επίσης προχωρήσαμε στο θεσμό του σχολικού τροχονόμου. Κάναμε μάλιστα μια συστηματική καμπάνια, για να μπορέσουμε να ευαισθητοποιήσουμε γονείς και σχολεία στην καθιέρωση του σχολικού τροχονόμου. Και στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας περιλαμβάνεται ειδική διάταξη, με την οποία ο σχολικός τροχονόμος μπορεί να επιβάλει πλημμεληματικές ποινές. Δηλαδή αν διαπιστώσει ο σχολικός τροχονόμος ότι οδηγός οχήματος υπέπεσε σε παράβαση και παρήκουσε το σχολικό τροχονόμο, τότε ο οδηγός αυτός δώκεται για πλημμέλεια.

Ξεκινήσαμε ακόμα μια προσπάθεια να υπάρξουν εγχειρίδια. Στο Ευγενίδειο Ίδρυμα εκτυπώνονται μία σειρά από εγχειρίδια, τα οποία θα βοηθήσουν και εκείνους που θέλουν να διδάξουν στα σχολεία και εκείνους που θα είναι εξεταστές, αλλά και εκείνους που θα είναι υποψήφιοι οδηγοί διότι θα έχουν εκτός από την πρακτική εξάσκηση και θεωρητική παιδεία πάνω στο θέμα της κυκλοφορίας και της οδήγησης.

Το πρώτο βιβλίο που αφορά τη μοτοσυκλέτα, έχει ήδη κυκλοφορήσει. Και επιλέξαμε τη μοτοσυκλέτα, επειδή κύρια απευθύνεται στο νέο άνθρωπο. Διότι ο νέος άνθρωπος είναι ο πρώτος που πλήττεται από τα τροχαία ατυχήματα. Και πολύ σωστά οι συνάδελφοι τόνισαν ότι ένα μεγάλο ποσοστό εκείνων, που χάνονται στο μολώχ της ασφάλτου είναι οι νέοι άνθρωποι. Γι' αυτό, λοιπόν, επιλέξαμε τη μοτοσυκλέτα και ακολουθούν και τα υπόλοιπα.

Δώσαμε προτεραιότητα στον πεζό. Με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας γίνεται μια μεγάλη τομή να δίδεται προτεραιότητα στον πεζό. Και επίσης, εκείνο που προτείνεται από τη διακομματική επιτροπή είναι να υπάρξει ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης. Πολλά από αυτά που λέμε, αν είναι σκέτες διατάξεις ή ρυθμίσεις, δεν μπορούν να αποδώσουν εάν δεν έχει ευαισθητοποιηθεί ο πολίτης.

Το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής παραδείγματος χάριν προτείνει ότι γι' αυτήν την ευαισθητοποίηση πρέπει να διαλέξουμε κάποιους πολίτες, οι οποίοι να έχουν ειδική πρόσβαση στον κόσμο, λόγω του επαγγέλματος που κάνουν ή λόγω του ότι στην κοινή γνώμη έχουν μεγαλύτερη πρόσβαση.

Θα σας θυμίσω ότι σε συνεργασία με την ΕΛΠΑ, ακολουθώντας ακριβώς μια τέτοια ιδέα της διακομματικής επιτροπής, προχωρήσαμε και φέραμε εδώ στην Ελλάδα μια προσωπικότητα, η οποία ιδιαίτερα στους νέους ανθρώπους έχει μεγάλη απήχηση, τον παγκόσμιο πρωταθλητή της φόρμουλα-1, τον Σουμάχερ, για να μιλήσει για τα δέκα δευτερόλεπτα, που σώζουν ανθρώπινες ζωές.

Και αυτά τα δέκα δευτερόλεπτα ήταν για να περάσουμε ένα μήνυμα σε όλους τους οδηγούς.

Τέσσερις ενέργειες που πρέπει να κάνει ο οδηγός μπαί-

νοντας στο αυτοκίνητό του, που θα σώσουν τη ζωή τη δική του ή της γυναίκας του ή του παιδιού του. Να βάζει τη ζώνη, να τακτοποιεί το μαξιλαράκι του καθίσματός του, να εξασφαλίζει το παιδί του στο πίσω κάθισμα, έτσι όπως προβλέπεται, και επίσης να τοποθετεί και τα αντικείμενα εντός του αυτοκινήτου σωστά, ώστε να μην επέλθει ατύχημα εξ' αυτών των αντικειμένων. Τέσσερις συγκεκριμένες ενέργειες, δέκα δευτερόλεπτα πρόνοιας, που πραγματικά σώζουν ζωές. Αυτά, για να τονίσω ακριβώς πώς όλη αυτή η ιστορία του πορίσματος της διακομματικής επιτροπής είχε τους καρπούς της και πιστεύω ότι και στο μέλλον θα έχει τους καρπούς της και μέσα σ' αυτό το πνεύμα συνεργασίας θα πρέπει να συνεχίσουμε να εργαστούμε, γιατί το τροχαίο ατύχημα είναι υπόθεση όλων μας.

Θα ήθελα να αναφέρω μερικές από τις περιπτώσεις που έχουν αντιμετωπιστεί έτσι, για να τονίσω ακριβώς αυτήν τη δραστηριότητα των μέτρων στο διάστημα που πέρασε:

Εξέταση υποψηφίων οδηγών μοτοσικλετών σε πραγματικές συνθήκες προτείνει το πόρισμα. Το σύστημα το εφαρμόζουμε ήδη από το Σεπτέμβριο του 1998 σε όλη την Ελλάδα.

Απαγόρευση οδήγησης μοτοποδηλάτων από αλλοδαπούς χωρίς άδεια οδήγησης. Έχει ήδη ρυθμιστεί και εφαρμόζεται από το 1996, λίγο καιρό μετά το πόρισμα.

Εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών μοτοσικλετών από εκπαιδευτές με την παρουσία αυτών στην εξέταση. Ήδη εφαρμόζεται. Η εκπαίδευση γίνεται με ευθύνη των εκπαιδευτών και η εξέταση παρουσία αυτών, και με ασφαλιστική κάλυψη.

Καθιέρωση αδειών οδήγησης μοτοσικλετών δύο βαθμίδων. Έχει ήδη καθιερωθεί με προεδρικό διάταγμα από την 1 Απριλίου του 1997. Λειτουργία σχολών εκπαιδευτών υποψηφίων οδηγών. Το σύστημα εφαρμόζεται ήδη από το έτος 1997. Και μάλιστα έχουν δημιουργηθεί και ινστιτούτα επαγγελματικής κατάρτισης, όπου παρέχεται η ειδικότητα "εκπαιδευτής υποψηφίων οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετιστών". Επίσης, παρέχονται και θεωρητικά και πρακτικά μαθήματα.

Σωστή οργάνωση των σχολών εκπαιδευτών και ουσιαστικός έλεγχος λειτουργίας αυτών, όπως προτείνει το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής. Έγινε με το π.δ. 404/96, στο οποίο περιλαμβάνονται οι κατευθύνσεις τις διδακτέας ύλης, της κατάρτησης του παλαιού συστήματος απόκτησης άδειας εκπαιδευτού χωρίς ετήσια φοίτηση, λειτουργία και των κέντρων θεωρητικής εκπαίδευσης και σειρά από άλλα κέντρα. Καθιέρωση του ελαχίστου αριθμού ωρών θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης οδηγών. Πλέον υποχρεούται ο εξεταζόμενος να υποβληθεί σε θεωρητική και σε πρακτική εξέταση.

Θα ήθελα να τονίσω εδώ, ιδιαίτερα για τις εξετάσεις, ότι ήδη είναι έτοιμη η σχετική υπουργική απόφαση που υπογράφεται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών για αναθεώρηση αυτού του συστήματος των εξετάσεων, ώστε να εκλογικευτεί όλο αυτό το σύστημα και να αντιμετωπίσει και τα αρνητικά του φαινόμενα.

Πέραν από την εισαγωγή της θεωρητικής εκπαίδευσης στο πλάι της πρακτικής, πέρα από την υποχρέωση εξέτασής του στη θεωρητική και στην πρακτική εκπαίδευση, καθιερώνονται και μια σειρά άλλα μέτρα, όπως για παράδειγμα να έχει τη δυνατότητα ο νομάρχης να επιλέγει τους εξεταστές από ευρύτερο σύνολο προσώπων, όχι μόνο από τις διευθύνσεις μεταφορών, που είναι λίγα πρόσωπα -ξέρετε όλοι από τους νομούς σας τι σημαίνει αυτό το πράγμα- αλλά μπορεί να απευθυνθεί στο σύνολο του προσωπικού της νομαρχίας, που έχει τριτοβάθμια τεχνική εκπαίδευση. Και μάλιστα καθιερώνουμε μια σειρά από επιμόρφωση όλων αυτών των υπαλλήλων της νομαρχίας, που έχουν τα τυπικά προσόντα για να είναι εξεταστές, ώστε να αποκτήσουν και τα ουσιαστικά προσόντα, να ξέρουν να κάνουν την εξέταση. Η επιλογή να γίνεται σε όλη τη χώρα μέσα από ένα σύστημα επιλογής από ηλεκτρονικό υπολογιστή και βέβαια από μια τριμελή επιτροπή. Και μια σειρά ακόμα παρομοίων μέτρων που αφορούν τους εξεταζόμενους και τους εξεταστές, όπως είναι το γεγονός ότι, αν διαπιστωθεί ότι υπάρχει πλημμελής εκτέλεση καθηκόντων για πρώτη φορά για έναν ολόκληρο χώρο, να αφαιρείται η δυνατότητα στον εξεταστή αυτόν να ασκήσει αυτό το

καθήκον -και αν παρουσιαστεί για δεύτερη φορά, να χάνει διά παντός αυτό το δικαίωμα- επίσης η δυνατότητα να εισαχθεί σε όλην τη χώρα ο δευτεροβάθμιος έλεγχος, η δευτεροβάθμια εξέταση. Δηλαδή, αν ο εξεταζόμενος θεωρεί ότι έχει αδικηθεί, έχει δικαίωμα μέσα σε τακτό χρονικό διάστημα να ζητήσει την επανεξέτασή του. Και μια σειρά από άλλα θετικά μέτρα, των οποίων οι βασικές ιδέες έχουν ληφθεί, όπως σας είπα, από το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής.

Συστηματική, υποχρεωτική παρακολούθηση σεμιναρίων κυκλοφοριακής αγωγής από παραβάτες οδηγούς, που τους αφαιρέθηκε η άδεια, με το σύστημα ΣΕΣΟ που πρότεινε η διακομματική επιτροπή. Εδώ κάτασε και είδαμε όλο αυτό το σύστημα του ελέγχου συμπεριφοράς οδηγών και διαπιστώσαμε ότι πρέπει να γίνει πιο αυστηρό. Πρέπει να γίνει πιο αυστηρό και να περιέχει πρώτα απ' όλα κάποιες ποινές σοβαρότερες απ' αυτές που είχε προηγούμενα.

Μερικές σοβαρές παραβάσεις, όπως για παράδειγμα η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας πάνω από τα σαράντα χιλιόμετρα, δεν προβλέπονταν από αυτό το σύστημα του ΣΕΣΟ. Και μπορούσε κανείς βέβαια, εάν παραβίαζε τον κώδικα μέχρι του ορίου των σαράντα χιλιομέτρων, να είχε κάποιες ποινές. Για το επιπλέον δεν υπήρχε καμία κύρωση. Υπήρχε το πλημμέλημα. Δεν είχε καμία κύρωση όσον αφορά το point system. Ερχόμαστε και εισάγουμε αυτές τις περιπτώσεις.

Μεγαλώνουμε το εύρος των βαθμών ποινής, το οποίο επιβάλλεται. Και βέβαια μεγαλώνουμε και το χρόνο της παραγραφής. Διπλασιάζουμε σχεδόν τους χρόνους παραγραφής. Για τους οδηγούς, που μέχρι τώρα ο χρόνος παραγραφής ήταν δύο έτη και επομένως, όταν περάσουν τα δύο χρόνια, σβήνονται οι ποινές που έχουν επιβληθεί, γίνεται πέντε χρόνια, ώστε να έχει πολύ μεγαλύτερη διάρκεια και επομένως να αυτοσυγκρατείται ο οδηγός για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα. Για δε τους επαγγελματίες, εκεί που ήταν ένας χρόνος, γίνονται δύο χρόνια.

Θεωρήσαμε απαραίτητο, να εντάξουμε στο σύστημα αυτό και άλλες κατηγορίες αδειών οδήγησης, ιδιαίτερα τους οδηγούς μοτοποδηλάτων και τους οδηγούς αγροτικών μηχανημάτων. Και προηγούμενα συνάδελφος ανέφερε εδώ το πρόβλημα των οδηγών των αγροτικών μηχανημάτων, που σχεδόν ανεξέλεγκτοι πολλές φορές κυκλοφορούν. Και αυτοί δεν υπαγόταν σε αυτό το σύστημα ελέγχου συμπεριφοράς οδηγού. Θα υπαχθούν και αυτοί.

Επίσης, το διάστημα αφαίρεσης της άδειας οδήγησης μεγαλώνει, διπλασιάζεται. Εκεί που ήταν τρεις μήνες, γίνεται έξι μήνες. Εκεί που ήταν έξι μήνες, γίνεται δώδεκα μήνες. Εκεί που ήταν ένας χρόνος, γίνεται δύο χρόνια. Και βέβαια, όταν θα έρθει να πάρει την άδεια, θα υποβληθεί εκ νέου σε εκπαίδευση θεωρητική και πρακτική και βέβαια σε επανεξέταση θεωρητική και πρακτική.

"Υποχρεωτική μεταφορά παιδιών σε ειδικά μέσα συγκράτησης εγκεκριμένου τύπου". Πρόταση της διακομματικής επιτροπής. Έχει ήδη εκδοθεί η σχετική υπουργική απόφαση από τον Οκτώβριο του 1998 και έχει τεθεί έκτοτε σε υποχρεωτική εφαρμογή. Μάλιστα, σχετική διάταξη έχει συμπεριληφθεί και ρητά στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

"Ο καθορισμός επιπέδου αιθυλικής αλκοόλης στο μισό γραμμάριο ανά λίτρο αίματος". Αυτό πρότεινε η διακομματική επιτροπή. Ήδη στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που συζητήσαμε, έχουμε περιλάβει δύο βαθμίδες κύρωσης: Την απλή, όταν είναι από 0,5 γραμμάρια ανά λίτρο μέχρι 0,8 και βέβαια πολύ βαρύτερη κύρωση με αφαίρεση άδειας οδήγησης, αφαίρεση άδειας κυκλοφορίας του οχήματος κλπ., πάνω από 0,8 γραμμάρια ανά λίτρο.

Και εδώ θα πρέπει να σας πω ότι για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος της οδήγησης κάτω από την επήρεια αλκοόλ, που με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας επεκτείνεται όχι μόνο στο αλκοόλ αλλά και σε άλλα φάρμακα -ας χρησιμοποιήσουμε αυτήν την έκφραση- που έχουν επιρροή στην ψυχική συμπεριφορά του οδηγού, έχουν γίνει πραγματικά σημαντικά βήματα. Και πρέπει εδώ να πούμε ότι το Υπουργείο

Δημόσιας Τάξης έχει κάνει μια πραγματική σταυροφορία, που έχει αποδώσει σημαντικούς καρπούς και έχουν μειωθεί πάρα πολύ τα ατυχήματα, που προέρχονται από την οδηγηση κάτω από την επήρεια του αλκοόλ. Και από τη δική μας πλευρά έχουμε φροντίσει, για να ενισχύσουμε την προσπάθεια του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης και θα προμηθευτούμε εκατόν είκοσι-εκατόν τριάντα σύγχρονα αλκοολόμετρα, τα οποία θα τεθούν στη διάθεση του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης, όπως και ραντάρ και άλλα ηλεκτρονικά μέσα, που θα βοηθήσουν στην αστυνόμευση και στον έλεγχο της συμπεριφοράς οδηγών και πεζών.

"Χρήση των ζωνών ασφαλείας από τους οδηγούς και τους επιβάτες των αυτοκινήτων". Σας ανέφερα ότι ήδη υπάρχει συνυπευθυνότητα.

"Απαγόρευση χρήσης των κινητών τηλεφώνων και των ραδιοκασετοφώνων με ακουστικά κλπ. κατά την οδηγηση". Για πρώτη φορά εισάγεται τέτοια ρύθμιση στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που εκκρεμεί για συζήτηση στην Ολομέλεια. Δεν μπορεί να τα χρησιμοποιεί, παρά μόνον εάν είναι τοποθετημένα στην ειδική θέση και με ανοικτή ακρόαση.

"Ειδική πρόνοια για τους πεζούς, τους ανάπηρους και τα άτομα με ειδικές ανάγκες της πόλης". Υπάρχουν ειδικές διατάξεις στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Επειδή αναφέρθηκαν στα άτομα με ειδικές ανάγκες, θα πρέπει να πω ότι προβλέπονται σοβαρότατες ποινές, όταν για παράδειγμα σταθμεύουν αυτοκίνητα σε σημεία τα οποία είναι καθορισμένα, για να τα χρησιμοποιούν τα άτομα που έχουν προβλήματα κινητικότητας, για να μπορούν να κινούνται.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ**)

Και, βέβαια, υπάρχει ένα ολόκληρο πρόγραμμα για την αντιμετώπιση των προβλημάτων των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Στο σύνολο των λεωφορείων που προμηθευόμαστε, όπως ξέρετε, αλλά και σε ορισμένα απ' αυτά που υπάρχουν, υπάρχουν ειδικές ράμπες για την εξυπηρέτηση των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Σε όλους τους σταθμούς του ΗΣΑΠ εγκαθίστανται ειδικά αναβατόρια για τα άτομα αυτά, όπως επίσης και στις υπηρεσίες που είναι για την εξυπηρέτηση του κοινού, όπως είναι τα ταχυδρομεία, το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο κλπ. Σε σταθμούς του ΟΣΕ και του ΗΣΑΠ έχουμε εγκαταστήσει ειδικούς διαδρόμους, για να μπορούν να κινηθούν και τα άτομα που έχουν προβλήματα όρασης και πολλά άλλα προβλήματα.

Ένα σημαντικό μέτρο παραδείγματος χάρη είναι ότι εδώ στην Αθήνα συνεισφέρουμε στην προμήθεια αγοράς Ταξί ειδικά για τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Δεν υπάρχει σήμερα στην Αθήνα ένα Ταξί που να μπορεί ένας συμπολίτης μας, που έχει πρόβλημα κινητικότητας, να το χρησιμοποιήσει, χωρίς να ταλαιπωρηθεί. Ξέρετε τι ταλαιπωρία υφίσταται, για να μπορέσει να χρησιμοποιήσει τα ταξί.

Υπάρχουν ειδικά ταξί. Και βέβαια αυτήν τη στιγμή προμηθευόμαστε δύο τέτοια ταξί, για να μπορεί να κυκλοφορήσει ο συμπολίτης μας που έχει τέτοια κινητικά προβλήματα.

Υπάρχει η πρόταση από τη διακομματική επιτροπή για την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Είναι αυτά που εμείς έχουμε ονομάσει δημόσια μέσα μεταφοράς.

Δεν χρειάζεται να σας θυμίσω ότι, όταν συζητούσαμε το νόμο για τις αστικές συγκοινωνίες, κάναμε ολόκληρη συζήτηση εδώ στη Βουλή και λέγαμε ότι είναι απαραίτητο να δώσουμε προτεραιότητα στα δημόσια μέσα μεταφοράς, γιατί με αυτόν τον τρόπο θα αντιμετωπίσουμε, κύριοι συνάδελφοι και το πρόβλημα των αυτοκινήτων που σωρεύονται συνέχεια στην Αθήνα. Και βέβαια δεν μπορεί να αποφύγει κανείς τη συσσώρευσή τους, όταν οι δρόμοι είναι περιορισμένοι και, βέβαια, έχουμε εξαντλήσει και όλους τους ελεύθερους χώρους, για να φτιάξουμε καινούριους δρόμους.

Δίνουμε, λοιπόν, προτεραιότητα στα δημόσια μέσα μεταφοράς και στη δημιουργία εκείνων των λεωφορειολωρίδων που είναι απαραίτητες για να έχουν αυτήν την προτεραιότητα. Όλα αυτά, που σας ανέφερα, αφορούσαν το χρήστη.

Θα αναφέρω τώρα μερικά παραδείγματα από αυτά που προτείνονται στο πόρισμα της Διακομματικής Επιτροπής, που

αναφέρονται στο όχημα.

Υπάρχει η πρόταση για εντατικοποίηση και ουσιαστικοποίηση του περιοδικού τεχνικού ελέγχου. Έχουμε ήδη ολοκληρώσει την κατασκευή όλων των ΚΤΕΟ της χώρας, ώστε να μπορούν να λειτουργήσουν.

Επίσης, έχουμε ετοιμάσει ένα νομοσχέδιο -έχει ήδη λεχθεί αυτό- για να υπαχθούν σε τεχνικό έλεγχο και τα δίκυκλα, οι μοτοσικλέτες, και ως προς την τεχνική καταλληλότητά τους και ως προς τους εκπαιδόμενους ρύπους και ως προς τους εκπαιδόμενους θορύβους.

Έχουμε ήδη αποφασίσει την κατασκευή δύο νέων ΚΤΕΟ στους μεθοριακούς σταθμούς της Κακαβιάς και της Κρυσταλλοπηγής, γιατί διαπιστώσαμε -νομίζω ότι το ξέρετε και εσείς- ότι εισέρχονται ακατάλληλα αυτοκίνητα, χωρίς να μπορούν να ελεγχθούν όταν εισέρχονται στη χώρα μας ιδιαίτερα από αυτήν τη γειτονική μας χώρα, τα οποία αυτοκίνητα λόγω της ακαταλληλότητάς τους δημιουργούσαν κινδύνους στην κυκλοφορία στους μεγάλους δρόμους. Γι' αυτό λοιπόν φτιάχνονται δύο ειδικά ΚΤΕΟ στην Κακαβιά και στην Κρυσταλλοπηγή.

Δημιουργούμε δεκαπέντε μικτά κλιμάκια για τον έκτακτο τεχνικό έλεγχο οχημάτων στους δρόμους για την ασφάλεια, τη ρύπανση κλπ. Και βέβαια προχωρούμε, όπως ξέρετε, στη μηχανογράφηση με on line σύστημα όλων των ΚΤΕΟ της χώρας. Έχει γίνει ήδη η προκήρυξη αυτού του διαγωνισμού.

Με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας θεσπίζεται μία πρόταση της διακομματικής επιτροπής, που είναι η υποχρεωτική πορεία των δικύκλων με αναμμένα τα φώτα την ημέρα.

Επίσης γίνεται υποχρεωτική η τοποθέτηση ζωνών ασφαλείας σε όλα τα καθίσματα του αυτοκινήτου, όχι μόνο μπροστά αλλά και πίσω. Ήδη έχει περιληφθεί και αυτό στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Έχουν ήδη θεσμοθετηθεί και εφαρμόζονται συστήματα ελέγχου της ταχύτητας των οχημάτων, όπως είναι ο κόφτης ταχύτητας κλπ., που ήδη υπάρχουν και εφαρμόζονται στα μεγάλα οχήματα είτε είναι πούλμαν είτε είναι φορτηγά κλπ.

Κύριοι συνάδελφοι, όπως είπα και προηγούμενα, ένα σημαντικό μέτρο είναι η ευαισθητοποίηση των πολιτών. Όταν ψηφίσουμε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και πριν τεθεί σε ισχύ -από τη δημοσίευσή του πρέπει να γίνει σε δύο μήνες- πρέπει να εκμεταλλευτούμε αυτό το χρονικό διάστημα, ώστε κάθε συμπολίτης μας στην πατρίδα μας να μπορέσει να πληροφορηθεί τις νέες διατάξεις. Να είναι πληροφορημένος και να ξέρει καλά ποια είναι τα δικαιώματά του και ποιες είναι οι υποχρεώσεις τους.

Ακριβώς γι' αυτόν το λόγο ήδη προχωρούμε και σχεδιάζουμε μία συστηματική ενημέρωση των συμπολιτών μας. Θα εκδώσουμε και ένα εκλαϊκευμένο εγχειρίδιο των διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που να μπορεί να το χρησιμοποιήσει κάθε συμπολίτης μας ανεξάρτητα από τη βαθμίδα παιδείας την οποία έχει και να ενημερωθεί έγκαιρα.

Θα το στείλουμε σε όλα τα ελληνικά σπία, για να το έχουν ως οδηγό. Έτσι, όχι μόνο θα θεσπίζουμε διατάξεις σημαντικές, όπως είναι ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, αλλά ταυτόχρονα θα έχουμε εξασφαλίσει ότι όλα οι συμπολίτες μας θα ξέρουν με αυτές τις διατάξεις τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους.

Τέλος, κύριοι συνάδελφοι, θέλω να πω ότι πρόσφατα συζητήθηκε και αποφασίστηκε να υπάρξει μια μόνιμη διυπουργική επιτροπή, να συντονιστούν όλα τα συναρμόδια Υπουργεία για την καταπολέμηση της μαστίγας των τροχαίων ατυχημάτων. Δεν είναι μόνο το Υπουργείο Μεταφορών ή μόνο το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης ή μόνο το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., τα οποία είναι αντίστοιχα υπεύθυνα για το όχημα, το χρήστη, το οδικό περιβάλλον ή τον έλεγχο του συστήματος. Σημαντικό ρόλο έχει να παίξει το Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, γιατί μιλήσαμε για την αγωγή των νέων και πρέπει να υπάρξει συνεργασία. Σημαντικό ρόλο έχει να παίξει το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας για το πώς αντιμετωπίζουμε το τροχαίο ατύχημα ως γεγονός πλέον και πώς παίρνουμε τα

κατάλληλα μέτρα. Σημαντικό ρόλο πρέπει να παίζει το Υπουργείο Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, ιδιαίτερα για την οργάνωση των δήμων και των νομαρχιών, για να μπορέσουν να προσαρμοστούν και εκείνοι στις συνθήκες και στους όρους τους οποίους το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής θεωρεί αναγκαίο να υπάρξουν στη χώρα μας.

Έχει συσταθεί, λοιπόν, αυτή η διυπουργική επιτροπή, η οποία θα προχωρήσει επίσης και στις άλλες οργανωτικές προτάσεις, που περιλαμβάνει το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής, γιατί αν κάνουμε σχήματα μόνο στα χαρτιά, στην πραγματικότητα μπορεί να παράγουμε καινούριες γραφειοκρατίες, καινούρια νομικά πρόσωπα, χωρίς να έχουμε διασφαλίσει τη σωστή λειτουργία τους.

Βέβαια, πρέπει να σας πω ότι εμείς ήδη στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, ανταποκρινόμενοι σε αυτές τις ανάγκες, ξεχωρίσαμε τους πόρους που μπορούσαμε να διασφαλίσουμε -γιατί έπρεπε να βρεθούν κάποιοι πόροι- για να αξιοποιηθούν αυτοί σε ένα συστηματικό και συγκροτημένο πρόγραμμα, για παράδειγμα τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής, ο σχολικός τροχονόμος. Για να μπορέσουν να υλοποιηθούν όλα αυτά χρειάζεται ένα συστηματικό πρόγραμμα και η συνεργασία κατ'εξοχήν συναρμόδιων φορέων, που μπορεί να είναι ο δήμος, το σχολείο, ο σύλλογος γονέων και κηδεμόνων. Μέσα από ένα συγκροτημένο πρόγραμμα θα μπορέσουμε να υλοποιήσουμε προτάσεις σαν και αυτές που έκανε η διυπουργική επιτροπή, τις οποίες ήδη έχουμε ενστερνιστεί και προχωρούμε στην υλοποίησή τους.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑ.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Μειμαράκης έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα θέμα, το οποίο δεν νομίζω ότι έχει κανείς διάθεση να το δει από αντιπολιτευτική πλευρά και να υψώσει τόνους, γιατί δεν είναι ένα θέμα για άγονο διάλογο ή στείρα αντιπαράθεση. Είναι ένα θέμα το οποίο δεν σηκώνει ιδιαίτερες κομματικές τοποθετήσεις. Θα έλεγα στην Κυβέρνηση και στον κατελθόντα μόλις Υπουργό ότι δεν σηκώνει ούτε τόνους έπαρσης, ότι "όλα πάνε καλά, ότι όλα βαίνουν σύμφωνα με τις οδηγίες του πορίσματος, άρα δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα".

Εγώ ξεπλάγην από την ομιλία του κυρίου Υπουργού. Με άλλη διάθεση ήθελα να ανέβω στο Βήμα και αλλιώς ανεβαίνω. Ενώ ο Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε και ο παριστάμενος Υφυπουργός κ. Βερελής, αλλά και ο πρώην Υπουργός Δημοσίας Τάξεως -υποθέτω και ο νυν-αναγνωρίζουν ότι πολλά δεν έχουν γίνει, πολλά πρέπει να γίνουν και ότι η κατάσταση δεν είναι η καλύτερη δυνατή -ο Υπουργός Δημοσίας Τάξης μας είχε πει ότι βαίνει χειρότερη και θα πρέπει να ληφθούν μέτρα, για να πάει καλύτερα- ο μόλις κατελθών από το Βήμα Υπουργός Μεταφορών τα βλέπει όλα ρόδινα. Είδε ότι όλα προχωράνε, ότι ούτε λίγο ούτε πολύ το πόρισμα έχει συμπεριληφθεί στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, ότι με πρωτοβουλία της Κυβέρνησης έρχεται σήμερα η συζήτηση, ότι ο Κώδικας θα ψηφιστεί και όλα αυτά τα περιλαμβάνει και ότι όλα τα προβλήματα θα λυθούν. Πληροφορηθήκαμε μάλιστα για πρώτη φορά ότι υπήρξε και ένα διυπουργικό όργανο, το οποίο ήδη συνεστήθη και λειτουργεί.

Κύριε Υπουργέ, σας καλώ να μας πείτε ποιοι είναι αυτοί που το συναποτελούν και πόσες συνεδριάσεις έχει κάνει. Σύμφωνα με την ενημέρωση που έχουμε, δεν έχει στείλει κανέναν το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., το Υπουργείο Δημοσίας Τάξης, Εθνικής Άμυνας, Γεωργίας και όλα τα συναρμόδια Υπουργεία.

Θα σας πω ότι έχω υποβάλει ερώτηση σε άλλα συναρμόδια σας Υπουργεία και μου έχουν απαντήσει αρνητικά. Θα ήταν πολύ ενδιαφέρον να μας πείτε ποιοι συμμετέχουν σε αυτήν την επιτροπή ως εξουσιοδοτημένοι από τα άλλα Υπουργεία, τότε η επιτροπή αυτή συνεστήθη και πώς λειτουργήσει.

Θα ήθελα επίσης να σας πω ότι το συγκεκριμένο θέμα δεν σηκώνει αλαζονεία και έκφραση του ότι "εμείς τα ξέρουμε όλα και θα τα κάνουμε όλα". Στο συγκεκριμένο θέμα οι συναρμόδιοι Υπουργοί αποδέχονται και κάποιες προτάσεις της Αντιπολίτευσης και

συζητάνε με την Αντιπολίτευση. Είσατε ο μόνος Υπουργός που δεν συζητάει και σε προσωπικό επίπεδο, κύριε Υπουργέ. Ακόμα και ο κ. Καστανίδης και οι άλλοι πρώην Υπουργοί συζητούσαν με τα κόμματα της Αντιπολίτευσης και με τους εκπροσώπους των κομμάτων.

Σας ζητήσα να ορίσετε τη ημερομηνία του Κ.Ο.Κ., γιατί μας είπατε ότι όλα αυτά γίνονται με τη δική σας πρωτοβουλία. Είναι λάθος. Επέμενε πάρα πολύ η Αντιπολίτευση να μην ψηφιστεί ο νόμος και, μάλιστα, εκβιάσαμε -θα έλεγα- γιατί είπαμε ότι θα αποχωρήσουμε από την Ολομέλεια, εάν συζητηθεί ο Κώδικας πριν συζητηθεί το πόρισμα. Μόνο κάτω απ' αυτήν την πίεση τελικά ήλθε το πόρισμα και κρατήθηκε ο Κ.Ο.Κ.

Θέλω εδώ να ξεκαθαρίσω απόλυτα τη θέση μας. Όταν συζητήθηκε το Νοέμβριο στην επιτροπή -είναι εδώ ο κύριος Υπουργός και δεν θα το διαψεύσει, γιατί υπάρχουν τα πρακτικά- του είπαμε ότι επειδή ψηφίζεται ως Κώδικας, άρα δεν έχουμε δυνατότητα αλλαγής κάποιων άρθρων, γιατί η κύρωση Κώδικα γίνεται ως έχει -ή τον αποδέχεται ή τον απορρίπτει- να τα συζητήσουμε πριν έλθει στην Ολομέλεια.

Θα σας θυμίσω ότι στις 19-8-98 έστειλα ένα γράμμα στον κύριο Υπουργό -το παραδέχθηκε στην επιτροπή- και του είπα: "Κύριε Υπουργέ, βάσει των δημοσιευμάτων, πληροφορούμεθα ότι θα καταθέσετε Κώδικα. Επειδή ο Κώδικας ψηφίζεται συγκεκριμένα και εξολοκλήρου και δεν έχουμε τη δυνατότητα τροπολογιών και τροποποιήσεων των άρθρων, σας παρακαλούμε να συγκληθεί μια διακομματική επιτροπή, όχι από Βουλευτές, αλλά να στείλουν τα κόμματα τους εκπροσώπους τους, ειδικούς επιστήμονες, ερευνητές, οι οποίοι θα συναποφασίσουν για το πώς θα έλθει ο Κ.Ο.Κ., έτσι ώστε να πετύχουμε τη ψήφιση απ' όλα τα κόμματα στην Ολομέλεια της Βουλής". Απάντηση καμία δεν πήραμε και, μάλιστα, την επιστολή αυτήν την επανέλαβα και την κατέθεσα στα πρακτικά της επιτροπής.

Ο κύριος Υπουργός είπε ότι θα ανταποκριθεί σε αυτό το αίτημα, έτσι ώστε όταν θα έλθει ο Κώδικας για κύρωση στη Βουλή να έχει τις απόψεις των κομμάτων. Δεν μας κάλεσε όμως. Πήρε κανένα άλλο κόμμα τέτοια πρόσκληση; Εμμένει ο κύριος Υπουργός στον Κώδικα, όπως έχει κατατεθεί στην επιτροπή και ψηφίστηκε από την πλειοψηφία;

Θέλετε να σας θυμίσω τώρα τι γινόταν με τους προηγούμενους Κώδικες; Δεν είναι ανάγκη. Θα σας πω όμως ότι όλοι οι Κώδικες ψηφίστηκαν ομόφωνα από τη Βουλή. Γιατί; Διότι είχε ακολουθηθεί συγκεκριμένη τακτική, γιατί υπήρχε μια επιτροπή...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΟΚΟΦΥΛΛΟΣ: Και όλοι ήταν μέτριοι.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Δεν ξέρω, κύριε Ροκόφυλλε, εάν ήταν μέτριος ο Κώδικας, που εσείς ψηφίσατε...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΟΚΟΦΥΛΛΟΣ: Και εμείς και εσείς.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Και εσείς τον ψηφίσατε, αφού ψηφίστηκε ομοφώνως και συμμετείχατε στις επιτροπές. Αποκλείεται, όμως, να είναι πολύ καλύτερος αυτός, που θα είναι μόνο από τους ειδικούς μονοκομματικούς ανθρώπους. Εάν το βλέπετε έτσι, τότε είναι κάτω από μία στενότατη έννοια, την οποία τουλάχιστον ακόμα και εσάς, στη συντριπτική σας πλειοψηφία, δεν νομίζω ότι σας εκφράζει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΡΟΚΟΦΥΛΛΟΣ: Δεν είπα τέτοιο πράγμα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Εν πάση περιπτώσει, επειδή είπα ότι το θέμα δεν είναι για αντιπολίτευση, θα περίμενα από τον κύριο Υπουργό, έστω σήμερα, να ψελλίζει ότι πριν έλθει ο Κώδικας τα κόμματα θα κληθούν να στείλουν κάποιους εκπροσώπους.

Δεν προσπαθώ να πω ότι είμαι ο ειδικός, κύριε Υπουργέ, άλλωστε δεν είμαι, όπως δεν είστε και εσείς. Πολύ περισσότερο εσείς δεν είστε, που δεν οδηγείτε κιόλας ο ίδιος. Εγώ σας πληροφορώ ότι και αυτοκίνητο οδηγώ και μοτοσικλέτα οδηγώ και πεζός είμαι και οδηγώ δεν έχω και ταξίδια πάω, προχθές μάλιστα πήγα στη Λάρισα, γιατί είχαμε ομιλία.

Κύριε Υπουργέ, θα σας έλεγα ότι πέφτετε σε μια κακή συγκυρία, για να κάνετε τέτοια ομιλία σήμερα. Κάντε μία βόλτα μέχρι τη Θεσσαλονίκη, όχι σήμερα που έχει τον πάγο, για να καταλάβετε εάν αυτά που είπατε είναι σωστά ή όχι και αν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα ή απλώς στις προθέσεις σας. Κάντε μία βόλτα μέχρι την Πάτρα. Χθες είχαμε θανατηφόρο τροχαίο δυστύχημα, για το οποίο μάλιστα αναφέρθηκε ότι στη συγκεκριμένη στροφή κατ' επανάληψη έχουν γίνει ατυχήματα, ότι έχει ειδοποιηθεί η νομαρχία, ότι έχει ειδοποιηθεί το Υπουργείο Μεταφορών, ότι έχει "ανάποδη" κλίση η στροφή, ότι μπαίνοντας με ταχύτητα στη στροφή βγαίνεις στο αντίθετο ρεύμα.

'Ερχεστε κάτω απ' αυτήν τη συγκυρία να μας πείτε τι σήμερα; 'Οτι όλα δουλεύουν, ότι όλα είναι μέσα στο νέο Κώδικα και ότι εμείς, κυρίες και κύριοι, έχουμε λάβει μέριμνα για όλα τα θέματα. Και οι νεκροί και οι τραυματίες που υπάρχουν;

Δεν έχω διάθεση να ανοίξω αυτό το θέμα. Η Νέα Δημοκρατία δεν έχει διάθεση να αναγάγει σε αιχμή το θέμα των νεκρών ή των τραυματιών και δεν νομίζω ότι ευχαριστεί κανέναν μας να αναφερόμαστε σε τέτοια. Όμως, αυτό έγινε χθες.

Χθες, κύριε Υπουργέ, ξεκίνησα από τη Λάρισα στις 11.00 η ώρα για να έλθω στην Αθήνα. Μετά από τέσσερα-πέντε χιλιόμετρα στην εθνική οδό ξαναγύρισα πίσω και έφυγα τελικά το απόγευμα, όπου άνοιξε ο δρόμος. Μάλιστα ήταν και η συνάδελφος η κ. Λουλέ, όπως και άλλοι συνάδελφοι, όπως ο κ. Φαρμάκης. Δεν είχαμε αποκλειστεί λόγο του πάγου, αλλά διότι από τα συγκεκριμένα σημεία που ο δρόμος φτάνει, δεν μπορούσαμε να περάσουμε.

Εσείς κρίνετε, λοιπόν, ότι όλα αυτά δουλεύουν ρολόι. Ε, είστε μακριά νυχτωμένος! Εάν εσείς μπαίνετε στο υπουργικό αυτοκίνητο, οδηγεί κάποιος άλλος και σας ανοίγουν τους δρόμους και το βλέπετε έτσι το θέμα, είναι από διαφορετική οπτική γωνία απ' ό,τι το βλέπω εγώ.

Κύριε Υπουργέ, θα είστε ο πρώτος Υπουργός -και σας προειδοποιώ από τώρα- που θα καταψηφιστεί ο Κώδικάς του. Φροντίστε -και έκκληση κάνω- να καλέσετε τα κόμματα, να καλέσετε τους ειδικούς, να κάνουμε έναν Κώδικα σωστό, ο οποίος να μην έχει, όπως είπε και ο κ. Ροκόφυλλος, κάποιες ατέλειες που είχαν οι προηγούμενοι. Είναι, όμως, σίγουρο ότι ο τωρινός έχει μόνο μία κατεύθυνση: εισπραχτική. Δεν έχει καμία άλλη λογική. Απόδειξη ότι δεν αλλάζετε καμία άλλη διάταξη, από εκείνες οι οποίες πράγματι χρήζουν ανάγκη τροποποίησης, τις οποίες μάλιστα σας έχουμε επισημάνει.

Θα σας πω κάτι για το οποίο, όμως, εσείς φέρετε την ευθύνη. Πράγματα είναι συναρμώδια πολλά Υπουργεία. Εάν διαβάσετε μάλιστα το πόρισμα θα εκπλαγείτε και εσείς ακόμη από το πόσα είναι αυτά. Είναι το Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως, το οποίο έχει φορτιστεί με τη ρύθμιση της κυκλοφορίας. Σας είχαμε εντοπίσει, όμως, ότι εκεί συμμετέχει και το ΥΠΕΧΩΔΕ και μάλιστα τώρα και η νομαρχία, όπου μόνη της μπορεί να αλλάξει τις κατευθύνσεις των δρόμων ή τις πεζοδρομήσεις ή τις μονοδρομήσεις ή οτιδήποτε άλλο. Και σας είπαμε ότι αυτό να μην το αφήσετε στην τύχη του, γιατί τελικά εσείς έχετε την ευθύνη για ό,τι θα συμβεί. Είναι επίσης το ΥΠΕΧΩΔΕ, το οποίο είναι συναρμώδιο για την κατασκευή των δρόμων, είναι το Υπουργείο Μεταφορών για τα θέματα οδικής κυκλοφορίας και όλα τα σχετικά, είναι το Υπουργείο Εσωτερικών, είναι η Τοπική Αυτοδιοίκηση Α' και Β' βαθμού, είναι το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας, για τις μονάδες που θα πρέπει να λειτουργούν, είναι το Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, που και εσείς αναγνωρίσατε την αγωγή που πρέπει να έχουμε, είναι το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, το οποίο δίδει μόνο του άδειες σε στρατευμένους ή σε στρατεύσιμους που κινούν στρατιωτικά οχήματα, είναι το Υπουργείο Γεωργίας, το οποίο δίνει τις άδειες των αγροτικών μηχανημάτων, είναι το Υπουργείο Ανάπτυξης, το οποίο έχει υπό τον έλεγχό του τις ασφαλιστικές εταιρείες και όλα τα σχετικά, είναι η Γενική Γραμματεία της Στατιστικής Υπηρεσίας, το Υπουργείο Δικαιοσύνης και, εν πάση περιπτώσει, είναι ένα θέμα στο οποίο εμπλέκονται πενήντα Υπουργεία.

Ε', και τι θα γίνει; Θα μείνουν άλυτα τα ζητήματα, γιατί δεν μπορούν οι Υπουργοί ή δεν μπορεί να γίνει αυτό το διυπουργικό όργανο, που πρέπει να τα συντονίσει;

Κύριε Υπουργέ, σας το έχω ξαναπεί ότι παρ' ό,τι αυτά είναι συναρμώδια, εσείς πρωταγωνιστείτε αυτού του θέματος. Αλλιώς δώστε αλλού την αρμοδιότητα. Το Υπουργείο Μεταφορών απαντάει, αν θέλετε, σε ερωτήσεις και επερωτήσεις τέτοιου θέματος. Το Υπουργείο Μεταφορών έχει την πρωτοβουλία να κινηθεί τη διαδικασία. Το Υπουργείο Μεταφορών πρέπει να απαντήσει στα τροχαία ατυχήματα που συμβαίνουν. Το Υπουργείο Μεταφορών πρέπει να απαντήσει, γιατί τα σχολεία δεν διδάσκουν κυκλοφοριακή αγωγή. Το Υπουργείο Μεταφορών πρέπει να απαντήσει, γιατί οδηγούν έτσι οι στρατεύσιμοι τα στρατιωτικά οχήματα. Το Υπουργείο Μεταφορών πρέπει να απαντήσει, γιατί τα αγροτικά μηχανήματα τα οδηγούν έτσι οι αγρότες. Ε', πώς θα γίνει, κύριε Υπουργέ; Πάρτε το επάνω σας.

Εγώ δεν άκουσα τον κύριο Υπουργό Γεωργίας να απαντά, γιατί οδηγούν έτσι τα αγροτικά μηχανήματα. Και μην απομπεμπετε μία τέτοια αρμοδιότητα που έχετε. Γνωρίζετε ότι αν εγώ σας κάνω μία ερώτηση για ένα αγροτικό μηχανήμα και για το πώς οδηγούν και το καταθέσω στη Βουλή, χωρίς να απευθύνετε σε σας, σε σας θα το στείλουν.

Εσείς θεωρείτε στην κοινή γνώμη, στη Βουλή, παντού, ως ο κατ' εξοχήν υπεύθυνος, ως ο πρωταγωνιστής αυτών των θεμάτων. Εσείς πρέπει να απαντήσετε. Δεν μπορείτε να μας λέτε εδώ "μα το Υπουργείο Γεωργίας έχει άλλα κριτήρια ή το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει άλλα ή το Δημοσίως Τάξεως έχει άλλα. Και, εν πάση περιπτώσει, πώς θέλετε να συνηγορήσουμε; Εξηγήστε μας. Πέστε το μας.

Εγώ θα σας πω το εξής, κύριε Υπουργέ: Περπατήσατε ή πήγατε με το αυτοκίνητό σας τις δεκαπέντε μέρες των εορτών μέσα στο κέντρο της Αθήνας; Και αν δεν περπατήσατε στην Αθήνα, πήγατε στη Θεσσαλονίκη, στη Λάρισα, στην Πάτρα, σε όλα τα κέντρα αυτά, στα οποία έπληξαν τα πάντα και δεν μπορούσε να προχωρήσει τίποτα; Τι μου λέτε για λεωφορειοδρόμους, για μηχανάκι, για αυτοκίνητο, για αστυνόμευση; Εδώ μιλάμε για πράγματα τα οποία είναι ουσιαστικά και είναι γεγονότα. Μην εκπλήσσεσθε, κύριοι συνάδελφοι. Αυτή είναι η κατάσταση της ποιότητας ζωής σήμερα μέσα στο κέντρο και στο λεκανοπέδιο.

Πώς θα τη διορθώσουμε δέκα χρόνια τώρα; Να τη διορθώσουμε θέλουμε. Αλλά το πόρισμα από το Μάιο του 1996 το συζητάμε σήμερα. Είναι αυτό το πόρισμα που όλα αυτά τα αναφέρει και για τα οποία ο κύριος Υπουργός μας είπε ότι έχουν παρθεί μέτρα. Αλλά κανένα μέτρο δεν είδαμε. Αντιθέτως, βλέπουμε συνεχώς όλα αυτά να επιβραδύνονται και να προστίθεται το ένα στο άλλο και να δημιουργούνται πολλαπλασιαστικώς τα προβλήματα.

Εν πάση περιπτώσει, κάποιος θα απολογείται γι' αυτά. Ποιος θα απολογηθεί; Η Αντιπολίτευση; Μηπως την ευθύνη την έχουμε εμείς και δεν το ξέρουμε; Η Κυβέρνηση θα απολογηθεί. Και στο κάτω-κάτω τον πολίτη αυτό που τον ενδιαφέρει είναι να του λύσουμε το πρόβλημα. Δεν τον ενδιαφέρει αν αυτά έγιναν τώρα ή αν έχετε καλή πρόθεση να τα λύσετε. Και για να εξηγηθώ, δεν αμφισβητώ τις προθέσεις του κυρίου Υπουργού. Είμαι σίγουρος ότι θέλει να τα λύσει. Είμαι σίγουρος ότι η πρόθεσή του είναι καλοπροαίρετη και του κ. Μαντέλη και του κ. Βερελή και του κ. Πετσάλνικου και όλων των συναδέλφων. Το θέμα όμως είναι το αποτέλεσμα. Και εκ του αποτελέσματος κρίνουμε. Ποιος σας είπε ότι εγώ πιστεύω ότι ο κ. Μαντέλης δεν θέλει να τα λύσει; Ίσα-ίσα, θέλει να τα λύσει και να είναι και ωραία και να παίρνει και το εύγε από όλους μας και από τους Έλληνες πολίτες. Όμως αυτά δεν λύνονται. Είναι πραγματικά γεγονότα και εμείς θα τα επισημάνουμε. Εν πάση περιπτώσει, κάποιος έχει την ευθύνη. Δηλαδή, ποιος ευθύνεται; Ο οδηγός; Ο πολίτης; Η Αστυνομία; Τα κόμματα της Αντιπολίτευσης; Και βέβαια όχι! Άλλοι τουλάχιστον έχουν την ευθύνη γι' αυτήν την τελευταία πενταετία.

Μίλησε ο κύριος Υπουργός για κακοτεχνίες στην κατασκευή του οδικού δικτύου. Νομίζω ότι ο κ. Βερελής το είχε επανα-

λάβει, όταν συζητούσαμε σε μία επερώτηση το θέμα των κακοτεχνιών. Όμως, στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν πρόκειται περί κακοτεχνιών. Πρόκειται περί ελαττωματικών δρόμων. Άλλο κακοτεχνία, διότι αυτή η γραμμή δεν είναι ευθεία και είναι διακοσμητική κλπ. και άλλο όταν υπάρχει ανάποδη κλίση στη στροφή.

Υποθέτω, κύριε Ροκόφυλλε, ότι εσείς κάθε Σαββατοκύριακο που πάτε στην περιφέρειά σας, τα ζείτε, τα βλέπετε. Έχω την αίσθηση ότι όλοι οι συνάδελφοι τα ζούμε και τα βλέπουμε. Το θέμα μας είναι ότι επειδή εμείς πάμε και ερχόμαστε καλά, δεν ενδιαφερόμαστε για το τι γίνεται στα άλλα; Υπάρχουν στροφές οι οποίες πράγματι μπορούν να βελτιωθούν, όπως από τα όργανα του δικού σας Υπουργείου, το οποίο λειτουργεί καλύτερα και τον δικό του τομέα δεν τον απαρνείται και λέει "είναι δικός μου τομέας". Έχω την αίσθηση ότι μπορείτε να τα βελτιώσετε.

Έχω την αίσθηση ότι μπορείτε να τα βελτιώσετε και στις εθνικές οδούς, αλλά πολύ περισσότερο μέσα στα αστικά κέντρα. Εάν οδηγήσετε μηχανάκι -σας το λέω, γιατί εγώ οδηγώ μοτοσικλέτα- στο δεξί κομμάτι της δεξιάς λωρίδας, όπου επιβάλλεται να πηγαίνουν, θα δείτε ότι ο δρόμος είναι γεμάτος "σαμαράκια" τέτοιου μεγέθους, που δεν αφήνουν το μηχανάκι να κινηθεί δεξιά. Και δεν είναι μόνο αυτό. Θα υπενθυμίσω και το θέμα της κυκλοφοριακής αγωγής. Ακόμα και αν εσύ ακολουθείς τον Κώδικα, επειδή όλοι οι άλλοι δεν τον ακολουθούν και επειδή οι επαγγελματίες οδηγοί ταξί -σέβομαι τη δουλειά τους- βλέποντας έναν πελάτη κάνουν απότομα δεξιά, έχεις ατυχήσει δυστυχώς. Εγώ θα έλεγα ότι κατά τύχη δεν τρακάρουμε έστω και στα δέκα χιλιόμετρα που κάνουμε με χαμηλή ταχύτητα. Θα έλεγα ότι ο καλός Θεός της Ελλάδας είναι εκείνος που παρεμβάινει, για να μη γίνουν τα ατυχήματα.

Έρχομαι στο σύστημα παροχής αδειών οδήγησης. Μας είπε ο κύριος Υπουργός ότι θα το αλλάξει και θα γίνει καλύτερο. Δεν μας είπε όμως ποιες κυρώσεις θα υπάρχουν, αν δεν γίνονται αυτά. Επειδή όμως πήρα δίπλωμα οδήγησης μοτοσικλέτας, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σας πληροφορήσω ότι οι εξεταστές δεν έχουν δίπλωμα μοτοσικλέτας. Οι εξεταζόμενοι για να πάρουν άδεια οδήγησης μοτοσικλέτας εξετάζονται από κατόχους αδειών οδήγησης αυτοκινήτου. Δεν μπορεί να μην το ξέρετε αυτό, κύριε Υπουργέ, γιατί έχω κάνει και εγώ σχετικές ερωτήσεις.

Κατά συνέπεια δεν μπορούμε να λέμε ότι όλα πάνε ωραία. Επιπλέον έχουμε και τη χρήση του αλκοόλ. Έχει αποδειχθεί ότι το 43% των νεκρών στα τροχαία ατυχήματα έχει κάνει χρήση αλκοόλ. Παραπέρα πήρατε κάποια μέτρα και εμείς συμπαράσταθήκαμε, όπως και τα υπόλοιπα κόμματα. Υπήρξαν οι εντυπώσεις από την τηλεόραση, αλλά μετά από ένα εικοσαήμερο σταμάτησαν τα πάντα. Μπορεί να μας πει το Υπουργείο, πόσοι έλεγχοι γίνονται τώρα για χρήση αλκοόλ;

Ακόμη θα ήθελα να σας πω ότι το 43% των πεζών, που σκοτώνονται στα αστικά κέντρα, έχουν σκοτωθεί σε λιγότερο από είκοσι μέτρα από τον φανάρι. Δηλαδή για να μην περπατήσουν είκοσι μέτρα δεν γλυτώνουν τη ζωή τους. Όλα αυτά είναι μέσα στο πόρισμα. Δεν είναι δικά μας νοούμερα, είναι επιστημονικά νοούμερα. Μόνο η Ελλάδα έχει αύξηση ατυχημάτων.

Αναφέρθηκε ο κύριος Υπουργός στη μη χρήση ζώνης ασφαλείας και προστατευτικού κράνους. Κυρώσεις δεν βλέπουμε, κύριε Υπουργέ. Πολλές φορές όμως, δυστυχώς, και εμείς νομοθετούμε διατάξεις, οι οποίες εκ προοιμίου γνωρίζουμε ότι θα δημιουργήσουν παραβάτες. Τη ζώνη ασφαλείας δεν τη φορά κάποιος στο κέντρο της Αθήνας. Θα σας έλεγα ότι είναι αστείος λόγος να τον πιάσεις γι' αυτό. Ακόμη το προστατευτικό κράνος το καλοκαίρι δεν το φορά κανείς, ούτε εγώ. Δεν μπορείς να το φορέσεις, σκας, τρελαίνεσαι. Τι θα γίνει, θα μας σταματούν γι' αυτό; Και όμως, πράγματι, είναι προστατευτικό.

Θα πω και κάτι ακόμα, που αναφέρεται στην αγωγή. Όταν οδηγάς μικρό μηχανάκι, σε κοροϊδεύουν και σου λένε, "ε, τώρα βάζεις κράνος". Όμως τον ίδιο κίνδυνο διατρέχεις αν τρακάρεις είτε με

μηχανάκι είτε με μοτοσικλέτα στα εξήντα ή στα σαράντα χιλιόμετρα. Θα σπάσεις το κεφάλι σου. Αυτό δεν μπορούν να το καταλάβουν οι παρέες των νεαρών.

Τέλος, κύριε Υπουργέ, πρέπει να σας πω ότι εγώ δεν θέλω την ενημέρωση από ανθρώπους που δεν είναι σχετικοί με το αντικείμενο. Οι ενημερωτές πρέπει να είναι πιο ενημερωμένοι από αυτούς που πάνε να ενημερώσουν. Πολλές φορές βγαίνουν και στην τηλεόραση και στα σχολεία κάποιοι ενημερωτές κυρίως για την κυκλοφοριακή αγωγή, αλλά και για τα ναρκωτικά και για άλλα ζητήματα, τα οποία δυστυχώς οι ίδιοι δεν τα γνωρίζουν. Έτσι, αντί τελικά να γίνεται μία ενημέρωση, γίνεται κάτι χειρότερο. Το λέω αυτό, γιατί ακριβώς το επόμενο θέμα μας είναι η έλλειψη οδικής παιδείας των οδηγών και των πεζών.

Είναι ανάγκη να μπει το θέμα στα σχολεία. Το δε θέμα σχολικού τροχονόμου, που είπατε, επαφίεται μόνο στον "πατριωτισμό" των συλλόγων γονέων και κηδεμόνων. Αν αυτοί δεν βγάλουν σχολικό τροχονόμο, δεν θα έχουμε αστυνόμευση έξω από τα σχολεία;

Κύριε Υπουργέ, αυτά είναι ζητήματα, που πρέπει να τα δούμε. Δεν έχουμε αντίρρηση να τα συζητήσουμε, αλλά να μας καλέσετε. Αν δεν μας καλέσετε, πού να τα πούμε; Καλέστε μας, κύριε Υπουργέ, σας το λέω ειλικρινά, δεν θέλω να χρησιμοποιήσω υψηλούς τόνους, αλλά επαναλαμβάνω, μην τολμήσετε να φέρετε τον Κώδικα, χωρίς να έχετε συνεννοηθεί. Θα είναι κρίμα για ένα θέμα, για το οποίο θα μπορέσουμε να συμφωνήσουμε όλοι, εκ της διαδικασίας, που φαίνεται μια αλαζονεία, να μην μπορέσουμε να συμφωνήσουμε.

Τώρα για το Σύστημα Υγείας και τα άλλα σχετικά που αναφέρει το πόρισμα, εμείς κύριε Υπουργέ, σας το είπαμε και στην επιτροπή, σας το λέμε και σήμερα, ότι δυστυχώς τα συγκεκριμένα στοιχεία δεν τα αναφέρει ο Κώδικας. Εμείς κάνουμε έκκληση να μπορέσουμε να βρούμε ένα σημείο συμφωνίας, υπάρχουν ειδικοί κατ'εξοχήν, καθηγητές πανεπιστημίων και πολυτεχνείων, οι οποίοι έχουν μια γνώμη. Κάνετε μια επιτροπή αξιολογή, αυτή πράγματι δούλεψε καλά, έφερε ένα πόρισμα, το οποίο παρουσιάζετε σαν Κώδικα, υπάρχουν θέματα βελτίωσης, καλέστε τα κόμματα, καλέστε τους ειδικούς και επιστήμονες, ώστε να μπορέσουμε να φτιάξουμε την κατάσταση, γιατί διαφορετικά θα θρηνούμε καθημερινά νεκρούς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ. κ. Τσοβόλας έχει το λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΟΒΟΛΑΣ (Πρόεδρος του ΔΗ.Κ.ΚΙ.): Κύριε Πρόεδρε, διαπιστώνουμε από το πόρισμα που έχουμε στα χέρια μας, ότι τυπώθηκε από το Τυπογραφείο της Βουλής το Μάιο του 1996 και βρισκόμαστε τώρα στο Φλεβάρη του 1999 μετά από τριάντισι χρόνια και ακόμη το πόρισμα αυτό της διακομματικής επιτροπής ότι κατέληξε σε κάποιες διαπιστώσεις και σε κάποιες προτάσεις, άλλες ομόφωνα και άλλες κατά πλειοψηφία, δεν έχει υλοποιηθεί σε κανένα βαθμό, ώστε να καταξιώνονται στο τέλος της γραφής και η διαδικασία της λειτουργίας με κόστος, εργατώρες, σε υλικό, σε χαρτί, το έργο αυτό της διακομματικής επιτροπής. Και είδαμε μετά από τρία χρόνια και μετά την κατάθεση της πρότασης για συζήτηση του πορίσματος να κατατίθεται από την Κυβέρνηση το νομοσχέδιο για τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Όπως είπε πριν ο κύριος Υπουργός, περιλαμβάνει κάποια από τα ζητήματα και τις θέσεις που η διακομματική επιτροπή είχε αναπτύξει πριν τρία χρόνια. Έτσι επιβεβαιώνεται πανηγυρικά για πολλοστή φορά ότι τελικά αυτές οι διακομματικές επιτροπές ενώ θα έπρεπε να λειτουργούν, ουσιαστικά και οι εκάστοτε κυβερνήσεις που σέβονται τον κοινοβουλευτισμό, που θέλουν να διακηρύσσουν στα λόγια ότι θα ήθελαν ευρύτερες συναινέσεις σε κάποια θέματα, που δεν έχουν βαθιά ιδεολογικά και πολιτικά περιεχόμενα, αλλά που αντιμετωπίζουν ζητήματα καθημερινότητας που αφορούν τη ζωή, την ακεραιότητα των πολιτών, αλλά και την ποιότητα ζωής, βλέπουμε ούτε αυτά να μην υλοποιούν διάφορες κυβερνήσεις και ιδιαίτερα η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ.

Πράγματι, μια ματιά στο πόρισμα δείχνει ότι κατέληξαν σε

συμπεράσματα τα κόμματα που υπήρχαν τότε -γιατί το ΔΗ.Κ.ΚΙ. δεν υπήρχε τότε στη Βουλή και δεν συμμετείχε- για τα τροχαία ατυχήματα και την ασφάλεια των πολιτών στους δρόμους.

Άλλη διακομματική επιτροπή είχε καταλήξει, όπως ξέρουμε, ομόφωνα σε προτάσεις για τη δασοφυλάκηση. Η Κυβέρνηση και εκεί έκανε τα τελείως αντίθετα από την κοινή πρόταση των κομμάτων που υπήρχαν και τότε στη Βουλή. Το ΔΗ.Κ.ΚΙ. δεν υπήρχε και τότε.

Επίσης, σε άλλες εποχές πριν κάποια χρόνια αυτής της δεκαετίας, είχε συγκροτηθεί με ομόφωνη απόφαση των κομμάτων της Βουλής διακομματική επιτροπή, προκειμένου να υπάρξουν προτάσεις για την ταχύρρυθμη, πολύπλευρη ανάπτυξη της Θράκης και των παραμεθόριων περιοχών.

Τελικά τα πορίσματα των επιτροπών οι κυβερνήσεις είτε δεν τα έλαβαν καθόλου υπόψη τους είτε στο μεγαλύτερο βαθμό και έτσι απλά κατήντησαν διαδικασίες για να αντιμετωπίζονται προς χάριν εντυπώσεων και μόνο οι διάφορες συγκυρίες, προκειμένου τελικά να δημιουργούνται ψευδαισθήσεις στον ελληνικό λαό πάνω σε σοβαρά ζητήματα.

Αυτό έχω υποχρέωση να το επισημάνω προς το Προεδρείο της Βουλής και μέσω του Προεδρείου προς την Κυβέρνηση, για να καταδείξω ότι αυτά που λέγονται κατά καιρούς από τον κύριο Πρωθυπουργό και τους Υπουργούς της σημερινής Κυβέρνησης, ότι ενδιαφέρονται για να υπάρξει συναίνεση σε κάποια ζητήματα, ότι ενδιαφέρονται δήθεν για ουσιαστικό διάλογο και ότι δεν έχουν προτάσεις τα κόμματα, είναι μόνο και μόνο για τη δημιουργία εντυπώσεων, ενώ στην πραγματικότητα δεν σέβεται η Κυβέρνηση ούτε τις διακομματικές διαδικασίες, γιατί θέλει να λειτουργεί με τη λογική του ότι αυτή τα ξέρει όλα και κανένας άλλος δεν ξέρει τίποτε!

Είναι χαρακτηριστικό αυτό που γράφεται στο τέλος του πορίσματος από όλα τα μέλη της τότε Διακομματικής Επιτροπής. Αξίζει να το διαβάσω για τα Πρακτικά της Βουλής. Γράφουν το εξής όλα τα μέλη τα Διακομματικής Επιτροπής:

"Κοινή είναι η πεποίθηση ότι το παρόν πόρισμα -και τα αναλυτικότερα κείμενα που το συνοδεύουν και το συμπληρώνουν- δεν θα πρέπει να καταλήξει στις βιβλιοθήκες των συναρμόδιων φορέων, αλλά να αποτελέσει το βασικό εγχειρίδιο για την ανάδειξη πρωτοβουλιών και την κατάρτιση επί μέρους προγραμμάτων δράσης από όλους τους φορείς".

Σαν να ήξεραν όλοι οι Βουλευτές όλων των κομμάτων ότι θα πήγαινε στο αρχείο! Δυστυχώς, δικαίωθηκαν απόλυτα!

Καταθέτει, λοιπόν, μετά από τρία χρόνια η Κυβέρνηση ένα σχέδιο νόμου για τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που διατείνεται και είναι αλήθεια ότι λαμβάνει υπόψη του κάποιες προτάσεις από αυτές που διατυπώνει η Διακομματική Επιτροπή.

Το σχέδιο όμως αυτό, όπως τονίστηκε και προηγουμένως, δεν τέθηκε υπόψη των κομμάτων της Βουλής, ώστε έστω σ' αυτό το θέμα να δείξει η Κυβέρνηση ότι σέβεται τα κόμματα, που είναι θεσμοί δημοκρατικοί, ότι σέβεται τη Βουλή, ότι σέβεται τους δημοκρατικούς θεσμούς.

Και πράγματι θητεύω στη Βουλή δεκαέξι-δεκαεπτά χρόνια και πάντα οι Κώδικες Οδικής Κυκλοφορίας γίνονταν αποδεκτοί είτε από το σύνολο της Βουλής είτε από τα περισσότερα κόμματα, διότι υπήρχε η ελαστικότητα από πλευράς δημοκρατικής ευαισθησίας στο διάλογο, γιατί πράγματι δεν είναι ζητήματα αυτά, στα οποία μπορεί κανένας να πει ότι υπάρχουν σκοπιμότητες πολιτικές, κομματικές, για να μη συμφωνήσει στο αν είναι σωστές οι ρυθμίσεις. Άλλωστε μας έχει συνηθίσει σε τέτοιες λογικές η Κυβέρνηση και τελικά αφού νομοθετεί αλαζονικά και αντιδημοκρατικά, με συνοπτικές διαδικασίες πάντα όλα τα νομοθετήματα, αξιοποιώντας την κυβερνητική πλειοψηφία στη Βουλή, έρχεται, όπως έκανε και με την παιδεία, με το εκπαιδευτικό σύστημα και ζητάει από τα κόμματα της Αντιπολίτευσης ευθύνες για τις εκρήξεις που φέρνουν τα νομοσχέδιά της, γιατί ακριβώς δεν θέλει να συζητήσει ουσιαστικά ούτε με κόμματα ούτε με τις διάφορες κοινωνικές ομάδες, προς τις οποίες απευθύνονται οι ρυθμίσεις που

γίνονται με τα διάφορα νομοθετήματα.

Έτσι λοιπόν, είχαμε την έκρηξη και στα γυμνάσια και λύκεια και μετά έφαχνε η Κυβέρνηση να βρει "φαντάσματα" που υποκινούν τους μαθητές, τους εκπαιδευτικούς και τους άλλους.

Γι' αυτό προτείνουμε, τον Κώδικα, το σχέδιο νόμου, η Κυβέρνηση πριν τον φέρει για συζήτηση να τον θέσει, με ειλικρινή όμως πρόθεση, υπόψη των κομμάτων και να ζητήσει τις απόψεις των κομμάτων πάνω στις συγκεκριμένες ρυθμίσεις, ώστε τουλάχιστον σε αυτό το νομοσχέδιο να γίνει ουσιαστική, πριν από την εισαγωγή στην Ολομέλεια, συζήτηση και παρουσίαση των απόψεων των κομμάτων πάνω σε συγκεκριμένα θέματα, για να μπορέσουμε πραγματικά να συμβάλουμε στην αντιμετώπιση κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο αυτής της μάστιγας που λέγεται τροχαίο ατύχημα, που όπως διαπιστώνει η έκθεση κάθε χρόνο έχουμε είκοσι δύο χιλιάδες ατυχήματα στη χώρα μας με τριάντα δύο χιλιάδες τραυματίες και δύο χιλιάδες νεκρούς, κύριε Υπουργέ, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι!

Αφανίζεται κάθε χρόνο, όπως λέει το πόρισμα, μία ολόκληρη κωμόπολη, σε εποχές που το δημογραφικό πρόβλημα στη χώρα μας είναι τεράστιο λόγω της γενικότερης πολιτικής που εφαρμόζει η πολιτεία και η Κυβέρνηση, πολιτικής των αριθμών, που στερείται οραμάτων, προοπτικών για την Ελλάδα, για τον Ελληνισμό, για το ελληνικό έθνος και για τον ελληνικό λαό, της λογιστικής διαχείρισης που δεν βλέπει πέρα από το σήμερα, που τα πάντα - επαναλαμβάνω- τα βλέπει στη λογική των αριθμών. Και η ευαισθησία της φαίνεται με αυτήν την καθυστέρηση στην υλοποίηση έστω ενός ικανοποιητικού τμήματος από αυτά που αναφέρει το πόρισμα, που συζητάμε σήμερα.

Και ασφαλώς μεταξύ των αιτιών αυτού του μεγάλου αριθμού των ετησίων ατυχημάτων, που κοστίζει τη ζωή σε δύο χιλιάδες άτομα και την αρτιμέλεια σε τριάντα δύο χιλιάδες άτομα -τόσοι είναι οι τραυματίες- είναι η κατάσταση στους δρόμους, η αδιαφάνεια στις διαδικασίες ανάθεσης των έργων με τις γνωστές διαπλοκές που υπάρχουν, η διαφθορά, αλλά και η έλλειψη ουσιαστικού ελέγχου από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

Αυτές δεν φέρνουν μόνο κακοτεχνίες, φέρνουν -και θα αναφέρω δύο παραδείγματα μετά- και τον παράνομο πλουτισμό κάποιων μεγάλων εταιρειών, που με αυτό το παραδεκτό σύστημα στην ανάθεση των έργων, που έχει θεσμοθετήσει η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ., αναλαμβάνουν την εκτέλεση αυτών των μεγάλων έργων και ασφαλώς αυτά γίνονται οι νεκροφόρες και οι αιτίες για τα δεκάδες χιλιάδες τροχαία ατυχήματα το χρόνο.

Αναφέρομαι, επειδή κυκλοφορώ πάρα πολύ στους δρόμους Άρτας-Κορίνθου-Αθήνας, Αθήνας-Λαμίας και παραπέρα. Μα, με γυμνό οφθαλμό, κύριε Υπουργέ, από την πρώτη στιγμή, που δόθηκαν δισεκατομμύρια σε κάποιες εργολαβικές κοινοπραξίες -δεν χρειάζεται να είσαι τεχνικός, δεν χρειάζεται να είσαι ο επιβλέπων μηχανικός- φαινόταν ότι οι δρόμοι είχαν τόσα σαμάρια, που ήταν σαν να είχαν κατασκευαστεί πριν είκοσι χρόνια. Έκλεισαν τα μάτια Υπουργεία και αρμόδιες υπηρεσίες. Ασφαλώς, μετά κάνουμε ότι κλαίμε για τα ατυχήματα που γίνονται, για τους ανθρώπους που τραυματίζονται και για τους ανθρώπους που χάνονται.

Μία άλλη αιτία είναι η κακή σήμανση. Επίσης, η έλλειψη ορθών μελετών, όταν είναι να κατασκευαστεί κάποιο έργο.

Μια άλλη βασική αιτία είναι ότι δεν υπάρχει -χωρίς να ευθύνονται οι αστυνομικοί- επαρκές σύστημα ελέγχου της κυκλοφορίας και της τήρησης των κανόνων της οδικής κυκλοφορίας και αυτό εξαιτίας της έλλειψης του αναγκαίου αριθμού αστυνομικών γενικά στην Ελληνική Αστυνομία.

Επειδή όλοι μας κυκλοφορούμε καθημερινά στους δρόμους και πολύ περισσότερο στους εθνικούς και επαρχιακούς δρόμους -πολλές φορές διανύουμε εκατοντάδες χιλιόμετρα- βλέπουμε ότι δεν υπάρχει καθόλου η τροχαία, γιατί ακριβώς δεν υπάρχουν οι άνδρες, οι γυναίκες, ο απαραίτητος αριθμός, ώστε να καλυφθεί αυτός ο νευραλγικός χώρος από το αναγκαίο προσωπικό, που πιστεύω και από την εμπειρία μου

ως δικηγόρος, αλλά και ως πολίτης, ότι είναι βασική αιτία και δυνατότητα περιορισμού αυτών των ατυχημάτων, ή μεγάλου αριθμού των ατυχημάτων. Η ύπαρξη, η παρουσία στους δρόμους και ειδικά στις εθνικές οδούς τροχαίας δύναμης είναι αναγκαία. Τη βλέπουμε μόνο όταν είναι εποχές αιχμής, όπως Χριστούγεννα, Πάσχα ή κάποιες εξεζητημένες τέτοιες περιπτώσεις.

Αυτά και ορισμένα άλλα ήθελα να επισημάνω, λέγοντας ότι επιτέλους ας σεβαστεί η Κυβέρνηση τις διακομματικές κοινοβουλευτικές διαδικασίες, ας σταματήσει τη λογική το να γίνονται αυτές οι διαδικασίες απλά για τα μάτια του κόσμου, για δημιουργία εντυπώσεων και ας σκύψει πάνω στα πορίσματα αυτά, στις προτάσεις που γίνονται, ώστε να δώσουν οι κυβερνήσεις σάρκα και οστά σε αυτές τις διαδικασίες, οι οποίες στο τέλος της γραφής είναι και ουσιαστικές, όταν γίνονται. Η διαφορά είναι ότι αυτά τα οποία προτείνονται από τις διακομματικές κοινοβουλευτικές επιτροπές

εκφυλίζονται, αφού δεν υλοποιούνται μετά από τις κυβερνήσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Σφυρίου έχει το λόγο.

Κύριε Σφυρίου, σας φθάνουν πέντε λεπτά;

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, θα κάνω χρήση του δικαιώματός μου για λίγα λεπτά. Δεν έχω την πρόθεση να καλύψω το εικοσάλεπτο.

Θα ήθελα να κάνω μόνο ορισμένες παρατηρήσεις, γιατί τονίστηκε από τους συναδέλφους ότι το θέμα είναι τέτοιο, το οποίο δεν προσφέρεται για πολιτικές αντιπαραθέσεις υψηλών τόνων. Ήθελα όμως μέσα σε αυτό το πλαίσιο να κάνω ορισμένες παρατηρήσεις.

Πρώτα, πρέπει να σημειώσουμε ότι δεν έλειπε η δημοκρατική ευαισθησία -που τονίστηκε από μερικούς συναδέλφους- από την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ. Θυμίζω ότι η Διακομματική Επιτροπή, με την απόφαση που έλαβε ο Πρόεδρος της Βουλής, συγκροτήθηκε το 1995 επί κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ για να μπορέσει να καταλήξει μετά από ένα χρόνο στο πόρισμα που έχουμε στα χέρια μας. Νομίζω ότι αυτό πρέπει να καταγραφεί στα θετικά.

Δεύτερον, συμφωνούμε κύριε Υπουργέ, γιατί υπάρχει ομοφωνία στο πόρισμα -και εμείς της Πλειοψηφίας στο Κοινοβούλιο έχουμε βάλει τις υπογραφές μας, με τους Βουλευτές που συμμετείχαν σ' αυτό το πόρισμα- ασφαλώς για την αναγκαιότητα να υλοποιηθούν στο μέγιστο δυνατό βαθμό τα συγκεκριμένα μέτρα, τα οποία προτείνει, τα βραχυπρόθεσμα, τα μεσοπρόθεσμα, τα μακροπρόθεσμα κλπ. Αυτό που αναφέρεται στον επίλογο, που μιλά για την κατάρτιση προγραμμάτων δράσης, πράγματι είναι ο καμβάς πάνω στον οποίο μπορούν να δουλέψουν τα επιμέρους καθ' ύλην αρμόδια Υπουργεία στα προγράμματα δράσης τους.

Εμείς εκ μέρους της Πλειοψηφίας υποστηρίζουμε ότι τα συναρμόδια Υπουργεία, και το Υπουργείο Μεταφορών και το Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ και το Δημόσιας Τάξης, με συγκεκριμένα μέτρα, που κάποια από αυτά παρουσιάστηκαν και σήμερα και πιθανόν να παρουσιαστούν και από τους συναρμόδιους Υπουργούς, στηρίχθηκαν σε αυτό το πόρισμα. Χρησιμοποιήθηκε ως υλικό βάσης αυτό το πόρισμα, δεν μπήκε στο αρχείο προκειμένου να αναπτύξουν τις πρωτοβουλίες και τις δραστηριότητές τους.

Εγώ δεν ισχυρίζομαι -και θα ήταν ουτοπικό να το κάνω- ότι ελύθησαν ξαφνικά ως δια μαγείας τα προβλήματα. Τα προβλήματα είναι πολύ σοβαρά, είναι σύνθετα, όπως όλοι έχουν παραδεχθεί και από τη Διακομματική Επιτροπή, αλλά και σήμερα το επιβεβαιώνουμε και θέλει και μεγάλη προσπάθεια για να βελτιωθεί -όχι για να εξαλειφθεί- το φαινόμενο. Το φαινόμενο υπάρχει σε όλη την Ευρώπη και πρέπει να βελτιωθεί. Να, γιατί το πόρισμα μιλάει και για μεσοπρόθεσμα και για μακροπρόθεσμα προγράμματα και μέτρα, προκειμένου να έχουμε τη βελτίωση αυτήν που θέτει ως στόχο.

Επομένως, καλά θα είναι χωρίς βερμπαλισμούς να δουλέψουμε με συνέπεια πάνω σ' αυτό τον καμβά που αποτελεί το ομόφωνο πόρισμα της Διακομματικής Επιτροπής.

Πρέπει όμως να τονίσουμε και κάτι ακόμη, διότι ακούστηκαν μερικά πράγματα αντιφατικά. Για παράδειγμα, ο εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας λέει ότι κάνατε μια αξιολογία επιτροπής. Αξιολογία

εννοείται και ως προς τη σύνθεση και ως προς την επιστημονική συγκρότηση των ειδικών που συμμετείχαν σ' αυτήν την επιτροπή. Μετά όμως μας λέει καλέστε τους ειδικούς επιστήμονες κλπ. να ακούσετε τη γνώμη τους.

Εδώ υπάρχει μια αντίφαση, διότι η συγκρότηση της Επιτροπής προβλέφθηκε από το ν.2366/95 και βάσει του νόμου είναι συγκεκριμένη αυτή η επιτροπή, η οποία θα επεξεργαστεί τον Κώδικα, που ο νόμος τη προέβλεψε. Και ασφαλώς είναι αντίφαση, διότι μέσα στην επιτροπή απ' ό,τι γνωρίζω έχουν περιληφθεί μια σειρά επιφανείς και επιστήμονες και ειδικοί, οι οποίοι δούλεψαν επί μακρόν για την κατάρτιση. Και είμαι βέβαιος -εγώ τουλάχιστον το έχω διαπιστώσει- ότι η Επιτροπή δουλεύοντας είχε στα χέρια της το πόρισμα της Διακομματικής Επιτροπής σ' ένα μεγάλο μέρος της δουλειάς που έκανε αυτή η επιτροπή. Επομένως...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Μου επιτρέπετε, κύριε συνάδελφε, μια διακοπή;

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Όχι, να ολοκληρώσω.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Φαίνεται ότι δεν ξέρετε ότι η εισήγηση της επιτροπής που έκανε τον Κώδικα, δεν περιλαμβάνεται στον Κώδικα. Αυτό δεν ξέρετε. Αυτούς τους φωνάξαμε και μας είπαν ότι δεν δώσαμε αυτό το σχέδιο.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Δηλαδή, θέλετε να πείτε ότι άλλο Κώδικα ετοίμασε η επιτροπή βάσει του ν.2366 ...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Αυτό δεν ξέρετε.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ:...και άλλη έκανε ο Υπουργός; Δηλαδή, ο Υπουργός επινόησε μόνος του έναν κώδικα και τον έφερε στο Εθνικό Κοινοβούλιο αγνοώντας την πρόταση...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Αυτό και εμείς δεν καταλάβαμε.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Υπουργέ, αυτό πρέπει να αποσαφηνιστεί για να μη δημιουργούνται εντυπώσεις, διότι υποθέτω ότι -και γνωρίζω από κώδικες, δεκαεπτά χρόνια...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Έδωσε σαφή απάντηση ο πρόεδρος της επιτροπής ο κ. Φλογαίτης.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Έδωσε, λοιπόν, σαφή απάντηση. Εγώ δεν ήμουν στην επιτροπή για να ακούσω την απάντησή του, αλλά χαιρόμαι που το επιβεβαιώνει ο κύριος συνάδελφος...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Είμαι εισηγητής. Υπάρχουν τα Πρακτικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Επί δεκαεπτά χρόνια στο Κοινοβούλιο έχω παρακολουθήσει την κατάρτιση κωδίκων και μάλιστα γνωρίζω πολύ καλά ότι υπάρχει σεβασμός τελικά στο κείμενο που φέρνουν οι επιτροπές, που συγκροτούνται βάσει νόμων και φέρνουν κώδικες.

Παρουσιάζονται μάλιστα ως κώδικες, με το όνομα πολλές φορές και του προέδρου αυτής της επιτροπής που προβλέπει ο σχετικός νόμος και ο κώδικας αυτός συζητείται βεβαίως ευρύτατα στην επιτροπή με τη συμβολή των κομμάτων. Δεν έλεγε ο ν. 2366 ότι θα συγκροτήσουμε μία διακομματική επιτροπή από εκπροσώπους των κομμάτων ή από Βουλευτές για να επεξεργαστούν τον κώδικα. Δεν έλεγε τέτοιο πράγμα. Το Υπουργείο Μεταφορών υλοποίησε αυτόν ακριβώς τον νόμο, με τη συγκεκριμένη σύνθεση της επιτροπής που κατάρτισε τον Κώδικα που προέβλεπε ο ν. 2366. Αυτόν έχουμε ενώπιόν μας.

Κύριε Υπουργέ, έγινε μία συζήτηση και βέβαια δεν εξαντλείται -αυτήν την παρατήρηση πρέπει να την κάνω- το πόρισμα στο περιεχόμενο του Κώδικα. Υπάρχουν χίλια δύο άλλα πράγματα που αφορούν πλήθος Υπουργείων -αρχίζει από την παιδεία και φθάνει μέχρι την καταστολή- σε όλο αυτό το φάσμα των δραστηριοτήτων, στις υποδομές κλπ., που δεν είναι μόνο θέματα κώδικα, που συμβάλλουν στη βελτίωση και στην αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση του λυπηρότατου φαινομένου των τροχαίων ατυχημάτων.

Πρέπει, όμως, να πούμε ότι όταν πριν από δύο, δυόμισι

μήνες συζητήθηκε στη Διάσκεψη των Προέδρων το ζήτημα του προγραμματισμού της συζήτησης στην Εθνική Αντιπροσωπεία του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, ομόφωνα όλα τα κόμματα με τους εκπροσώπους τους πήραν θέση, προκειμένου να προηγηθεί η συζήτηση του πορίσματος της Διακομματικής Επιτροπής. Και βεβαίως ομόφωνα θεωρήθηκε ως αναγκαίο να προηγηθεί αυτή η συζήτηση και για τον εξής λόγο -πέραν των άλλων, κύριε Υπουργέ- τον οποίο θέλω να υπογραμμίσω: Να δοθεί η ευκαιρία στα πολιτικά κόμματα, πέραν από τους γενικούς αφορισμούς, να καταθέσουν, αν έχουν, κάποιες συγκεκριμένες προτάσεις που θα μπορούσαν να ληφθούν υπόψη και αν είναι πράγματι προτάσεις, οι οποίες συμβάλλουν ουσιαστικά και αποφασιστικά στην αντιμετώπιση του προβλήματος, τότε το Υπουργείο να τις λάβει υπόψη του και αν θέλετε, να κάνει διορθώσεις και επανακατάθεση του Κώδικα, με τη συμβολή των κομμάτων που θα διατύπωναν τις προτάσεις τους. Αυτό πρέπει να γίνει, γιατί πράγματι, με τη συζήτηση της διαδικασίας των κωδίκων, δεν μπορεί να γίνει κάτι τέτοιο με κατ'άρθρο συζήτηση.

Να, λοιπόν, που δίνεται η ευκαιρία με Βουλευτές απ' όλα τα κόμματα που έχουν γραφτεί, να κάνουν προτάσεις, αν έχουν, σήμερα. Έδωσε ο Πρόεδρος της Βουλής την ευκαιρία, την Παρασκευή που θα υπάρξει συνέχεια της συζήτησης, Βουλευτές των κομμάτων, συμβουλευόμενοι, αν θέλετε και ειδικούς να κάνουν συγκεκριμένες προτάσεις, όχι γενικούς αφορισμούς, που θα αφορούν τον Κώδικα.

Εμείς θα παρακαλούσαμε, κύριε Υπουργέ, διότι η Πλειοψηφία θέλει να διαμορφωθεί μια συναίνεση στην Εθνική Αντιπροσωπεία, αν κάποιες απ' αυτές τις προτάσεις είναι τόσο ουσιαστικές, ικανές να βελτιώσουν πράγματι το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα με βάση το νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, θα κάνουμε και την παραίτηση να γίνουν κάποιες δεκτές για να υπάρξει επανακατάθεση με τις βελτιώσεις που πιθανόν να είναι χρήσιμες.

Γιατί το λέω αυτό; Το λέω για να μην περάσει η εντύπωση ότι κάνουμε συζήτηση σε ώτα μη ακουόντων και ότι δεν υπάρχει καμιά διάθεση εκ μέρους της Κυβέρνησης για συναίνεση. Υπάρχει, αλλά θα παρακαλέσω η συζήτηση που θα ακολουθήσει και σήμερα, με τη συμμετοχή εννέα Βουλευτών που έχουν γραφτεί σήμερα και άλλων Βουλευτών που πιθανόν να πάρουν το λόγο την Παρασκευή, να περιλαμβάνει συγκεκριμένες προτάσεις που θα μπορούσαν να αξιολογηθούν και βεβαίως να φθάσουμε σε έναν Κώδικα, όταν θα το φέρετε στην Ολομέλεια για συζήτηση, που να βγει με ψήφιση από τη Βουλή, με την ευρύτατη δυνατή συναίνεση. Μακάρι να είναι και με ομοφωνία, αλλά ας είναι τουλάχιστον με την ευρύτατη δυνατή συναίνεση.

Νομίζω ότι αυτό ήταν και το πνεύμα της Διάσκεψης των Προέδρων, όταν συζητήθηκε το ότι θα πρέπει να προηγηθεί η συζήτηση του πορίσματος, πριν τη συζήτηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Πρέπει να το υπογραμμίσω αυτό, γιατί συμμετείχα στη Διάσκεψη ως εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ και είναι αλήθεια ότι ομόφωνα όλα τα κόμματα, επιμείναμε στο να προηγηθεί αυτή η συζήτηση.

Αυτά είχα να πω, χωρίς να θέλω να μπω στα επιμέρους ζητήματα τα οποία τέθηκαν, σεβόμενος και το χρόνο. Νομίζω ότι θα ήταν πολύ αποσπασματική η τοποθέτησή μου αν αναφερόμουν στο ένα ή στο άλλο. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κ. Καρακώστας έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να κάνω μια παρέμβαση ενός δευτερολέπτου;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Καρακώστα, συγγνώμη.

Ορίστε, κύριε Μεϊμαράκη.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Χαίρομαι γιατί ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Π.Α.Σ.Ο.Κ. αντιμετωπίζοντας ως κοινοβουλευτικό το θέμα, πράγματι το έβαλε σε άλλη διάσταση απ' ό,τι η Κυβέρνηση που αντιπροσωπεύει την εκτελεστική εξουσία.

Είναι γεγονός ότι ο Πρόεδρος της Βουλής κατ'επανάληψη μας είπε ότι έχει πιέσει την Κυβέρνηση για να το συζητήσει από το Μάιο του

1996 μέχρι σήμερα και αν σήμερα έρχεται, έρχεται με πρωτοβουλία του νομοθετικού σώματος και όχι της εκτελεστικής εξουσίας.

Είναι μία ουσιαστική διαφορά, την οποία θα πρέπει να καταλάβει και νομίζω ότι την ξέρει, αλλά παίζοντας έτσι με τις λέξεις ο κύριος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος έθεσε το θέμα.

Το δεύτερο που τονίζω και κλείνω είναι ότι ο κύριος Υπουργός δεσμεύθηκε στην επιτροπή, ότι πριν έρθει όποια συζήτηση στην Ολομέλεια θα έχει καλέσει τα κόμματα να κουβεντιάσουν και όμως δεν τα έχει καλέσει. Και ο κύριος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ως θέμα Βουλής νομοθετικής εξουσίας πλέον μας λέει για προτάσεις. Δεν γνωρίζει όμως τι προτάσεις έχουν κατατεθεί και από εμάς και από τους συλλόγους και από τις ομοσπονδίες των πεζών, των μοτοσυκλιστών και όλων. Αυτά για την έλλειψη δημιουργίας εντυπώσεων.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, το λόγο, παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Αν δεν έχει αντίρρηση ο κ. Καρακώστας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, πρώτα απ' όλα το τι έχει λεχθεί στη Διαρκή Επιτροπή είναι κατατεθειμένο στα Πρακτικά και προκύπτει με σαφήνεια. Μεταξύ άλλων λέει ότι ευθύς ως ετέθη το θέμα η Κυβέρνηση -ήμουν εγώ τότε στη Διαρκή Επιτροπή- είπε ότι ναι, θέλουμε να προχωρήσει η συζήτηση του πορίσματος και μετά να επακολουθήσει η ψήφιση.

Επομένως, έγινε με τη σύμφωνη γνώμη και με την επιθυμία της Κυβέρνησης, διότι δεν υπήρχε κανένας λόγος να μη συζητήσουμε το πόρισμα, το οποίο όπως σας είπα προηγούμενα μιλώντας, αποτέλεσε τον άξονα με τον οποίο πήραμε μία σειρά από πρωτοβουλίες, τις οποίες τις ακούσατε και οι οποίες είναι αποτυπωμένες.

Τώρα, όσον αφορά τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, θέλω να επισημάνω ότι διαβλέπω μία διάθεση κωλυσιεργίας, διότι ο Κώδικας, όπως είπε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος κ. Σφυρίου, έχει αποφασισθεί με διάταξη νόμου και διάταξη νόμου υλοποιεί η Κυβέρνηση. Είναι ο ν.2366/95, ο οποίος εξουσιοδότησε τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών να προχωρήσει στη σύσταση επιστημονικής επιτροπής προκειμένου να αναθεωρήσει τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και βέβαια αυτό έχει γίνει. Συγκροτήθηκε η επιτροπή η οποία αναθέωρησε τον Κώδικα, και το κείμενο είναι αυτό το οποίο έχει κατατεθεί στη Βουλή. Η επιτροπή ρητά αναφέρει στην αιτιολογική της έκθεση, ότι έχει λάβει υπόψη της και το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής. Αυτή είναι η αλήθεια και με βάση αυτήν την αλήθεια και αυτήν την ακρίβεια εργαζόμαστε.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Μεϊμαράκη, σας παρακαλώ, δεν έχετε το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Μεϊμαράκη, σας παρακαλώ, δεν μπορώ να κρατώ στο Βήμα τον κ. Καρακώστα.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Σφυρίου, θα σας παρακαλέσω πάρα πολύ και εσάς.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, εγώ δεν θέλω το λόγο, να πάρει το λόγο ο κ. Καρακώστας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Μετά τον κ. Καρακώστα.

ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ: Όχι, όχι, καθόλου δεν τον θέλω. Δεν θέλω να δώσω συνέχεια. Απλά, είναι προφανές ότι η ομοφωνία στη Διάσκεψη των Προέδρων ήταν μεταξύ των κομμάτων. Εκεί η Κυβέρνηση δε συμμετέχει, αλλά διευκρίνισε ο Υπουργός ότι

η Κυβέρνηση συναίνεσε να προηγηθεί. Δεν υπήρξαν εκβιασμοί και άλλα τέτοια.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε, επιβεβαιώνει ο Υπουργός και ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ότι από το 1996 μέχρι το Νοέμβριο δεν το συζητήσαν. Αυτό είπα και εγώ και χαίρομαι που το επιβεβαιώνετε ότι στην επιτροπή ετέθη και μας είπατε ναί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Τελειώσατε, κύριε Μείμαράκη.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΕΪΜΑΡΑΚΗΣ: Αγνοούσατε το πόρισμα, κύριε Υπουργέ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Κύριε Μείμαράκη, σας παρακαλώ!

Ορίστε, κύριε Καρακώστα, έχετε το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω τη γνώμη ότι το θέμα που συζητούμε σήμερα δεν παρέχει ευκαιρία για αντιπολίτευση. Ο ελληνικός λαός περιμένει από εμάς τη Βουλή, την πολιτεία να λάβουμε μέτρα σοβαρά για να αντιμετωπίσουμε τα τροχαία ατυχήματα.

Εγώ θα καταθέσω προτάσεις, όπως είπε και ο κ. Σφυρίου στην εισήγησή του εδώ απόψε, κύριε Υπουργέ. Συμφωνώ βέβαια με το πόρισμα της επιτροπής, όμως, έχω και παραπέρα μια διαφορετική αντίληψη για τα τροχαία, όχι ατυχήματα, εγκλήματα. Ο όρος που δίνω είναι πιο σωστός από τα ατυχήματα, διότι το τροχαίο δεν είναι ατύχημα, είναι εγκλημα και τελείται με ενδεχόμενο δόλο.

Σήμερα, όμως, τιμωρείται από το Ποινικό μας Δίκαιο από αμέλεια. Θα πρέπει λοιπόν να προβλεφθεί διάταξη που να τιμωρείται με ενδεχόμενο δόλο. Και αυτό να το σημειώσετε, κύριε Υπουργέ, στον Κ.Ο.Κ. που ετοιμάζεται. Δηλαδή, όλα τα τροχαία-εγκλήματα να τιμωρούνται με ενδεχόμενο δόλο εφόσον έχουν ως αποτέλεσμα το θάνατο ή τη βαριά σωματική βλάβη, για να μπορέσει έτσι ο καθένας μας και να έχει τις ευθύνες του και να μην τρέχει στους δρόμους ανεύθυνα και να λέει "δεν βαριέσαι, εξ αμελείας είναι το αδίκημα, θα απαλλαγώ ή θα πληρώσω και τέλειωσε το θέμα".

Θα πρέπει, κύριε Υπουργέ, να κάνετε μία βαθιά τομή στη ποινική μεταχείριση των υπαίτιων των τροχαίων ατυχημάτων.

Όπως γνωρίζουμε όλοι, οι συντελεστές των τροχαίων ατυχημάτων - θα δεχθώ τον όρο ως εισάγεται, παρόλο που δεν το πιστεύω, διότι πρόκειται περί τροχαίων εγκλημάτων- είναι το αυτοκίνητο, είναι ο δρόμος, ο άνθρωπος με όλες του τις εκδηλώσεις, δηλαδή ο οδηγός, ο πεζός, οι μη ορατοί υπεύθυνοι, διότι υπάρχουν και αόρατοι που κρύβονται πίσω από τον άνθρωπο που ευθύνονται και για τους οποίους θα μιλήσω παρακάτω. Γιατί συνήθως αποδίδουμε την ευθύνη -και το ξέρει αυτό ο παριστάμενος πρώην διοικητής της τροχαίας- στους οδηγούς κατά 85%, και στους άλλους παράγοντες δίνουμε μόνο το 15% της ευθύνης.

Αυτό είναι λάθος, κύριε Υπουργέ, και θα σας αποδείξω γιατί. Για τον παράγοντα άνθρωπο υπάρχουν στοιχεία, τα οποία εξετάζονται κατά τη διερεύνηση του ατυχήματος-εγκλήματος. Ενώ αντίθετως, δεν υπάρχουν στοιχεία για τους δρόμους και για τα αυτοκίνητα. Οι εταιρείες που κατασκευάζουν τα αυτοκίνητα, εισάγουν στην αγορά ελαττωματικά αυτοκίνητα. Εγώ το περασμένο εξάμηνο έπαθα τροχαίο ατύχημα με καινούρια Μερσεντές, διότι έσπασε το δεξιό ακρόμπαρο, από ελαττωματική κατασκευή και ήδη βρίσκομαι στα δικαστήρια.

Επομένως, πίσω από τον συντελεστή "αυτοκίνητο" κρύβονται ισχυροί παράγοντες με σημαντικά οικονομικά συμφέροντα, οι κατασκευαστικές εταιρείες, οι πωλήτριες εταιρείες και λοιπές εταιρείες. Γίνεται κανένας έλεγχος σε αυτές τις εταιρείες; Ποτέ και από πουθενά δεν προβλέπεται.

Ο δεύτερος συντελεστής είναι ο δρόμος. Τι γίνεται με τους δρόμους; Αν πάρουμε το κομμάτι από το Ρίο Αντίρριο μέχρι την Κόρινθο, θα δούμε δεξιά και αριστερά να υπάρχουν "καντηλάκια" που υποδηλώνουν ότι έχουν γίνει ατυχήματα. Αυτό σημαίνει ότι αυτός ο δρόμος, αλλά και άλλοι δρόμοι του εθνικού δικτύου, είναι ακατάλληλοι. Το οδόστρωμα είναι σκληρό και ολισθηρό. Αυτό θέλει νέα επίστρωση. Επομένως ο δρόμος και το αυτοκίνητο είναι

υπεύθυνο κατά πολύ μεγαλύτερο ποσοστό, από εκείνο που φέρεται από τις λεγόμενες στατιστικές που τις αντλούμε από τις τροχαίες παραβάσεις.

Νομίζω, ότι είμαστε συνυπεύθυνοι και ο άνθρωπος ως οδηγός ή πεζός αλλά και ο δρόμος και το αυτοκίνητο. Πίσω από το δρόμο, θα έλεγα εδώ, ότι κρύβονται οι εργολάβοι. Οι εργολάβοι είναι υπεύθυνοι και θα πρέπει να προβλεφθεί ποινική ευθύνη. Όταν ένας εργολάβος κατασκευάζει ένα δρόμο με μία στροφή, η οποία είναι στροφή-παγίδα, θα πρέπει τότε αυτός να είναι υπεύθυνος για την κατασκευή αυτού του δρόμου.

Συνεπώς, ο αγώνας για την αντιμετώπιση των τροχαίων εγκλημάτων πρέπει να επικεντρωθεί στα αίτια που τα προκαλούν και που αυτά, κύριε Υπουργέ, είναι τα εξής:

Πρώτον, το κατασκευαστικά ελαττωματικό ή το μη καλά επισκευασμένο ή το μη σωστά συντηρημένο ή με ακατάλληλα ελαστικά εφοδιασμένο όχημα, που αναφέρονται στο συντελεστή αυτοκίνητο.

Και όλα αυτά τα γεγονότα είναι αίτια, που προκαλούν τα ατυχήματα.

Δεύτερον, το ακατάλληλο οδόστρωμα ή οι ακατάλληλοι δρόμοι, που αναφέρονται στο συντελεστή δρόμο.

Τρίτον, η μη συνετή οδηγία και συμπεριφορά του ατόμου στο δρόμο, που αναφέρεται στο συντελεστή άνθρωπο.

Μία σωστά οργανωμένη πολιτεία οφείλει να αντιμετωπίσει τα τροχαία εγκλήματα, κύρια στο προληπτικό στάδιο, όχι κατασταλτικά. Πρέπει να λάβουμε μέτρα προληπτικά των τροχαίων ατυχημάτων. Πώς θα το πετύχουμε; Με το να λάβουμε τα εξής μέτρα, σχετικά με το αυτοκίνητο: Να θεσπιστεί και εφαρμοστεί αυστηρό ελεγκτικό σύστημα, ώστε να διενεργούνται αυστηροί έλεγχοι στις κατασκευαστικές και πωλήτριες εταιρίες αυτοκινήτων, για να μη διατίθενται στην αγορά ελαττωματικά αυτοκίνητα.

Επίσης, έλεγχοι στα συνεργεία αυτοκινήτων, τα οποία θα πρέπει να λειτουργούν με ορισμένες προδιαγραφές και εγγυήσεις. Ξέρετε ότι υπάρχει ένα κύκλωμα, που χαλάνε τα αυτοκίνητα, για να εισπράττουν μίζες για τα συνεργεία; Πηγαίνεις για βλάβη άλλη και σου δημιουργούν άλλη βλάβη, για να γίνονται ατυχήματα και να τα φτιάχνουν. Υπάρχει κύκλωμα στο χώρο των αυτοκινήτων.

Σήμερα οι εταιρίες κατασκευής και πώλησης αυτοκινήτων είναι ανεξέλεγκτες, δεν τις ελέγχει κανένας.

Σχετικά με τους δρόμους, να επισημανθούν τα σημεία των δρόμων-παγίδες και αμέσως να επισκευαστούν. Πρέπει να πάει επιτόπου κλιμάκιο από μηχανικούς, από πραγματογνώμονες, να δουν τις παγίδες των δρόμων και αμέσως να τις επισκευάσουν. Να εξαλειφθούν οι επικίνδυνες στροφές και το γυαλιστερό και ολισθηρό οδόστρωμα σε όλους τους εθνικούς δρόμους. Έχουμε αντίκτυπο στο εξωτερικό, κύριε Υπουργέ. Το καλοκαίρι έρχονται εδώ τουρίστες και σκοτώνονται. Και λένε δεν πάμε στην Ελλάδα. Έχουμε τεράστιες απώλειες. Πρέπει να δούμε τους δρόμους, μην τα ρίχνουμε μόνο στον ανυπεράσπιστο οδηγό και λέμε ότι αυτός ευθύνεται εκατό τοις εκατό. Ευθύνεται κι αυτός, αλλά θα πρέπει να δούμε και άλλες πτυχές του ζητήματος. Να τοποθετηθούν στηθαία σε όλους τους μεγάλης κυκλοφορίας δρόμους και να γίνουν υπόγειες ή εναέριες διαβάσεις στις κομβικές, διασταυρώσεις δρόμων ή σιδηροδρομικών γραμμών. Να απομακρυνθούν οι γραμμές τραίνων από κατοικημένες περιοχές. Πρέπει να βγουν έξω από τα κέντρα οι γραμμές αυτές.

Σχετικά με τον άνθρωπο, να ελέγχεται η συμπεριφορά των οδηγών στους δρόμους, είτε από ελικόπτερα είτε από ειδικά συνεργεία στους δρόμους. Το τι γίνεται στους δρόμους, το πώς οδηγούν μερικοί είναι αφάνταστο. Να θεσπιστεί ποινική διάταξη, με την οποία σας είπα να ορίζεται ότι όλα τα τροχαία εγκλήματα που έχουν σαν αποτέλεσμα το θάνατο ή τις βαριές σωματικές βλάβες, να θεωρούνται ότι τελούνται με ενδεχόμενο δόλο και όχι από αμέλεια, όπως ισχύει σήμερα.

Να καθιερωθεί στα σχολεία κατώτερης και μέσης εκπαίδευσης το μάθημα της κυκλοφοριακής αγωγής και του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, υποχρεωτικά. Όχι να γίνεται σεμινάριο,

αλλά υποχρεωτικά να γίνεται μάθημα οδικής κυκλοφορίας.

Αυτές τις παρατηρήσεις, κύριε Πρόεδρε και κύριε Υπουργέ, θα παρακαλέσω να τις εντοπίσετε. Είναι σημαντικές και αυτό σας το λέω από την πείρα μου στην Τροχαία που ήμουν τόσα χρόνια. Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικόλαος Κατσαρός): Ο κ. Κουρουμπλής έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, η κοινωνία μας βιώνει έναν ακήρυκτο διαρκή πόλεμο, όχι βέβαια για την υπεράσπιση των συνόρων της χώρας. Έναν πόλεμο που αιμορραγεί τους πολίτες στους δρόμους.

Και αν λάβει κανένας υπόψη τις μάστιγες, στις οποίες αναφερόμαστε ότι βιώνουμε σε αυτήν την εποχή, δηλαδή, τη μάστιγα των ναρκωτικών, την απειλή και το μεγάλο πρόβλημα του οργανωμένου εγκλήματος, είναι μηδαμινές οι επιπτώσεις αυτών των φαινομένων, μπροστά στο φαινόμενο των τροχαίων ατυχημάτων. Και όμως, δείχνουμε ότι είμαστε μια κοινωνία με ναρκωμένα αντανάκλαστικά και μια πολιτεία, που αδιάφορα παρακολουθεί τα τεκταινόμενα. Και τίθενται ορισμένα ερωτήματα.

Πρώτο ερώτημα: Συζητούμε ενώπιον της Εθνικής Αντιπροσωπείας όλα τα κόμματα -γιατί είναι ένα θέμα που όλους μας αγγίζει εξίσου- και ρωτάει κανένας τον εαυτό του: "Να κάνω αντιπολίτευση; Σε ποιον;" Ναι, κύριοι συνάδελφοι, να κάνουμε αντιπολίτευση απέναντι στην παθητικότητα, στην απάθεια και στην αδράνεια όλων και της πολιτείας και της κοινωνίας. Γιατί η μεν πολιτεία, με πράξεις ή παραλείψεις, δεν παρεμβαίνει αποφασιστικά και ουσιαστικά, η δε κοινωνία αποδέχεται μια τέτοια συμπεριφορά των θεσμοθετημένων οργάνων, χωρίς να αναδεικνύει και να καταδεικνύει την αντίδρασή της απέναντι σ' ένα τέτοιο φαινόμενο, που πραγματικά τη ματώνει και την κάνει να αιμορραγεί.

Ερώτημα δεύτερο: Υπάρχει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ένα οργανωμένο σχέδιο, ένα πενταετές σχέδιο, ώστε να αντιστρέψουμε εκείνους τους δείκτες που δείχνουν τη σημερινή κατάσταση; Υπάρχει δηλαδή ένα σχέδιο, που να παρακολουθούμε ότι κάθε χρόνο μειώνεται αυτό το φαινόμενο; Μα, όσες προσπάθειες και αν έχουν γίνει -και κανένας δεν αρνείται ότι έχουν γίνει- το φαινόμενο έχει διαστάσεις επιδείνωσης. Άρα, κάποιος φταίει. Δεν μπορούμε, λοιπόν, να λέμε συνεχώς και αορίστως ορισμένα πράγματα χωρίς να καταλογίζονται ευθύνες. Υπάρχουν ή δεν υπάρχουν ευθύνες; Υπάρχουν ευθύνες σε όσους ήταν αρμόδιοι κατά καιρούς σε αυτούς τους τομείς. Και οφείλουμε να το ομολογήσουμε, εάν θέλουμε να αποφλοιώσουμε αυτήν την υπόθεση και να αγγίζουμε τον πυρήνα της.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΓΟΥΡΙΔΗΣ**)

Ερώτημα τρίτο: Τι συμβαίνει με τους συντελεστές αυτού του φαινομένου; Και πρώτα απ' όλα με τον άνθρωπο. Πόσο έχουμε παρεμβεί, ώστε η συμπεριφορά του ανθρώπου να είναι τέτοια, που να συμβάλει σταδιακά -δεν είπαμε αύριο το πρωί- στον περιορισμό των επιπτώσεων της συμπεριφοράς του και στη συντέλεση αυτού του φαινομένου;

Ερώτημα τέταρτο: Τι συμβαίνει με το οδικό δίκτυο; Τι γίνεται με την περίφημη Διεύθυνση Ποιότητας Έργων; Τι γίνεται με τις περίφημες μελέτες; Πώς είναι δυνατό σε αυτόν τον τόπο να κατασκευάζονται έργα τα οποία πληρώνει ο ελληνικός λαός και να υπάρχουν μελέτες, που να δίνουν τη δυνατότητα έκπτωσης και 50% και 60% και 70%; Είναι δυνατό να γίνει ένα έργο το οποίο πραγματικά να προστατεύει τον πολίτη από τέτοιες επιπτώσεις;

Τι γίνεται με τα ΚΤΕΟ; Η διαφθορά στα ΚΤΕΟ είναι προκλητική. Δίνεις δέκα χιλιάδες (10.000) δραχμές και σου περνάνε το αυτοκίνητο, χωρίς να το εξετάσουν.

Τι γίνεται, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με όλα αυτά τα φαινόμενα που πραγματικά δημιουργούν μια αρνητική εικόνα; Δίνουμε προοπτική με τις παρεμβάσεις αυτές; Αν θέλουμε να είμαστε ειλικρινείς, θα πρέπει να καταστρώσουμε ένα σχέδιο, που θα το ελέγχουμε κάθε χρόνο.

Ένα σχέδιο που θα χρησιμοποιήσει πρωτίστως τα Μαζικά Μέσα Ενημέρωσης, μέσα από μία πολιτική κοινωνικής διαφήμισης που θα

παρεμβαίνει κάθε φορά μπροστά στα μάτια του πολίτη που παρακολουθεί την τηλεόραση ή ακούει το ραδιόφωνο, μέσα από τα σχολεία, μέσα από την παρέμβαση στο οδικό δίκτυο.

Είναι δυνατό να δεχόμαστε σήμερα ότι ακόμα οι παρεμβάσεις που έχουν εντοπιστεί εδώ και δέκα χρόνια σε όλη τη χώρα από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Χωροταξίας δεν έχουν ουσιαστικά βελτιωθεί; Είναι φαινόμενο αυτό που παρακολουθούμε και βιώνουμε μέσα στην Αθήνα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καθημερινά με το συγκοινωνιακό πρόβλημα;

Όλα αυτά δείχνουν μία αρνητική εικόνα, την οποία, εάν θέλουμε να καταπολεμήσουμε, θα πρέπει να συστρατευτούμε όλοι γιατί είμαστε όλοι υπεύθυνοι και η πολιτεία και τα θεσμοθετημένα όργανα και οι πολίτες, αν θέλουμε να είμαστε κοινωνία πολιτών και όχι μία κοινωνία που πραγματικά βλέπει να τρώει τις σάρκες της και αδιαφορεί γι' αυτό. Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Θα προηγηθεί ο κ. Βεζδρεβάνης.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Έχω γνώση τι κάνω, κύριε Βλασσόπουλε, μη στεναχωριέστε. Είναι λόγος αντίλογος αυτός οι υποθέσεις.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν μιλάω γι' αυτό.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Τότε να μη γραφόμαστε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Βεζδρεβάνη, έχετε το λόγο.

Από τη θέση σας, κύριε Βεζδρεβάνη, γιατί έχετε πέντε λεπτά. Τέλος πάντων, όμως, αφού ανεβήκατε στο Βήμα.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, νόμιζα ότι είχα δέκα λεπτά, γι' αυτό ανέβηκα στο Βήμα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Το δεκάλεπτο θα το πάρουμε με το σταθί μας.

ΗΛΙΑΣ ΒΕΖΔΡΕΒΑΝΗΣ: Όχι, κύριε Βλασσόπουλε, θα πρέπει να πειθαρχούμε στον Κανονισμό.

Κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, ανελύθησαν απ' όλους τους συναδέλφους τα του πορίσματος και εξετέθησαν εδώ με κάθε λεπτομέρεια πάρα πολλά στοιχεία, τα οποία δυστυχώς, είναι αληθινά.

Δεν θα αδικήσω ούτε τον κύριο Υπουργό, ο οποίος σε μία αποστολή της ομιλίας του, είπε ότι ένα μεγάλο μέρος απ' αυτά έχουν δρομολογηθεί, άλλα έχουν υλοποιηθεί και άλλα βρίσκονται στην πορεία.

Είναι αλήθεια, κύριε Υπουργέ, πως είναι μεγάλο το θέμα. Εγώ, κύριοι συνάδελφοι, δεν θα ασχοληθώ με τα στοιχεία τα οποία εδόθησαν και που η επιτροπή, η οποία έκανε μία πάρα πολύ καλή δουλειά, τα έφερε στο πόρισμα της. Αυτά τα ζούμε άλλωστε καθημερινά. Είναι μία πραγματικότητα.

Εγώ ήθελα να τοποθετηθώ λίγο διαφορετικά, για να μην επαναλάβω τα ίδια αφού τίποτα δεν θα πρόσθετα στη συζήτηση.

Εγώ νομίζω, κύριοι συνάδελφοι, ότι τα μηνύματα των καιρών είναι ότι θα πρέπει ο πολιτικός κόσμος να βρεθεί σε ένα τραπέζι συναινεσών για να αντιμετωπίσει τα όποια προβλήματα της χώρας. Αυτό όμως δεν είναι εφικτό σε όλους τους τομείς. Υπάρχουν ιδεολογικές πλατφόρμες των κομμάτων που βρίσκονται στη Βουλή, και εάν θέλετε, και άλλων που βρίσκονται εκτός που δεν μπορούν να συμπεέσουν. Μπορούν όμως να συμπεέσουν σε ορισμένα θέματα.

Αφού, λοιπόν, δεν μπορούμε να ακούσουμε το λαό που μιλάει για συναίνεση του πολιτικού κόσμου ολοκλήρου και για όλα τα θέματα, ας προσπαθήσουμε τουλάχιστον εκεί που μπορούμε να συμπεέσουμε, να δώσουμε λύση.

Η Βουλή μας τα τελευταία χρόνια, γιατί βρίσκομαι αρκετά χρόνια στην Αίθουσα αυτή -οφείλω να το επισημάνω- έχει ανεβάσει το θεσμό των διακομματικών επιτροπών. Οι Διακομματικές Επιτροπές λειτουργούν πράγματι με αυτό το πνεύμα που μας ζητεί ο λαός, με αυτό το συναινετικό πνεύμα.

Βρέθηκα σε πολλές Διακομματικές Επιτροπές για πολλά θέματα, δεν ήμουν μέλος αυτής της επιτροπής και πράγματι,

διεπίστωσα αυτήν την αναγκαιότητα αφ' ενός αλλά και την πραγματική τοποθέτηση των συναδέλφων.

'Ετσι φθάσαμε στο πόρισμα που συζητούμε σήμερα το οποίο είναι ομόφωνο. Αυτό είναι μια μεγάλη κατάκτηση του Κοινοβουλίου όσον αφορά το μήνυμα που μας στέλνει ο λαός. Γι' αυτό ακριβώς αυτό το ομόφωνο πόρισμα της Διακομματικής Επιτροπής θα πρέπει να το σεβαστούμε όλοι.

Οι διακομματικές επιτροπές, κύριε Υπουργέ, είναι μια μικρογραφία της Αίθουσας αυτής. 'Αρα, αφού και τα κόμματα όλα υπογράφουν αυτό το πόρισμα με τις όποιες μικροδιαφοροποιήσεις -δεν χάθηκε ο κόσμος- έχουμε ένα δεδομένο, ότι έχουμε τη συναίνεση της Εθνικής Αντιπροσωπείας. Τι απομένει; Απομένει, κύριε Υπουργέ, συν αυτά τα οποία κάνατε, συν αυτά τα οποία δρομολογήσατε, να υλοποιήσετε το σύνολο των προτάσεων του πορίσματος.

Εδώ, κύριε Πρόεδρε, τίθεται και ένα θέμα λειτουργίας του Κοινοβουλίου. Διότι πολλές φορές συμβαίνει το απαράδεκτο φαινόμενο να θέλουν όλες οι πτέρυγες της Βουλής να περάσει μια διάταξη, να περάσει ένα σχέδιο νόμου και επειδή η Κυβέρνηση έχει τη δική της άποψη, να επιβάλλεται η άποψη της Κυβερνήσεως, που, όπως και άλλη φορά έχω πει, έχει καταστεί πολλές φορές όχι κυβέρνηση κυβερνώσα, αλλά κυβέρνηση νομοθετούσα. Ο ρόλος της όμως δεν είναι αυτός, γιατί ο ρόλος του νομοθετήν είναι δικός μας.

Εκείνο που απομένει, κύριε Υπουργέ, αφού ακούσατε το σύνολο των συναδέλφων, αφού είδατε το ομόφωνο πόρισμα της Βουλής, αφού δεν πιστεύω ότι έχετε αντίρρηση, ότι το πρόβλημα είναι τεράστιο και πρέπει να αντιμετωπισθεί, είναι να δεσμευθείτε στην Εθνική Αντιπροσωπεία ότι το συντομότερο δυνατόν, τις προτάσεις του ομόφωνου πορίσματος να τις φέρετε ως σχέδιο νόμου, το οποίο από τώρα η Βουλή έχει δεσμευθεί ότι θα το ψηφίσει.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ευχαριστούμε, κύριε Βεζδρεβάνη.

Ο κ. Βλασσόπουλος έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχω την αίσθηση και νομίζω και οι υπόλοιποι συνάδελφοι, ότι είμαστε θύματα του Κανονισμού της Βουλής. Πριν μπω στο θέμα, θα ήθελα να κάνω κάποια επισήμανση για να λάμψει η αλήθεια εδώ.

Η επιτροπή συντάξεως του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας έγινε υπό την Προεδρία του Καθηγητού της Νομικής κ. Σπύρου Φλογαίτη και βεβαίως δεν υπήρξε ούτε μονοκομματική ούτε διακομματική ούτε υπερκομματική. Όταν ετέθη στον κ. Φλογαίτη παρόμοιο ερώτημα, μας είπε ότι συμμετέχει σαν πανεπιστημιακός δάσκαλος και η επιτροπή είναι επιτροπή επιστημόνων και εμπειρογνομόνων. Αυτά για να απαντήσω σε μια μομφή, θα έλεγα, και σε ένα επιθετικό ερώτημα που υπήρξε από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας.

Το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής, αποτελεί πραγματικά ένα άριστο τεχνοκρατικό κείμενο που εξετάζει το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων σε όλες του τις διαστάσεις και πτυχές με τρόπο εμβριθή, λεπτομερειακό και εμπειριστατικό. Ένα κείμενο που μπορεί να αποτελέσει -και έχει αποτελέσει οδηγό για ενέργειες- δράσεις και νομοθετικές ρυθμίσεις και βεβαίως νομοθετικές παρεμβάσεις.

Αισθάνομαι χρέος από το Βήμα αυτό να συγχαρώ και να ευχαριστήσω τους συναδέλφους, οι οποίοι έλαβαν μέρος ως μέλη της επιτροπής, συνέταξαν και έδωσαν αυτό το αρτιότατο κείμενο-πόνημα στην Ολομέλεια της Βουλής. Συγχαρητήρια βεβαίως και ευχαριστίες και σε όλους τους συντελεστές της επιτροπής.

Η επιτροπή, καταθέτοντας το πόρισμα το οποίο συζητάμε σήμερα, στον Πρόεδρο της Βουλής και δι' αυτού στην Ολομέλεια και στην Κυβέρνηση, επισημαίνει πως φιλοδοξεί και ελπίζει να προσφέρει ένα θεμέλιο λίθο στην οικοδόμηση μίας εθνικής στρατηγικής αντιμετώπισης του προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων. Στο κείμενο του πορίσματος γίνεται αναλυτική προσέγγιση και των τεσσάρων παραγόντων που συμμετέχουν στην οδική ασφάλεια και

στην εμφάνιση των τροχαίων ατυχημάτων-συμβάντων, του χρήστη του οχήματος, της οδικής υποδομής και του οδικού περιβάλλοντος, αλλά και του ελέγχου του συστήματος.

Διαβάζοντας, κανείς το πόρισμα αλλά και τον Κ.Ο.Κ. με εμβριθεία και σχολαστικότητα θα διαπιστώσει πως οι περισσότερες από τις προτάσεις της επιτροπής εμπεριέχονται στον Κώδικα ο οποίος έχει συζητηθεί στη Διαρκή Επιτροπή και σε λίγες ημέρες θα συζητηθεί στην Ολομέλεια της Βουλής. Αναφέρω μερικές από τις ρυθμίσεις του νέου Κ.Ο.Κ. που αποτελούν προτάσεις του πορίσματος. Πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής, σχολικός τροχονόμος, υποχρεωτικό πλαφόν ωρών θεωρητικών και πρακτικών μαθημάτων υποψηφίων οδηγών μοτοσικλετιστών επιβατηγών, φορητών λεωφορείων, σημαντικές αλλαγές στο σύστημα των εξετάσεων των υποψηφίων οδηγών, θέσπιση συνυπευθυνότητας οδηγών και επιβατών, υποχρεωτική εκπαίδευση των εκπαιδευτών, αυστηροποίηση των κυρώσεων, πρόστιμα, διοικητικές ποινές, ποινική διαδικασία, τέλος αυστηροποίηση του συστήματος ελέγχου συμπεριφοράς οδηγών.

Θα κάνω τώρα ειδική μνεία σε δύο-τρία θέματα, τα οποία αναφέρονται ως προτάσεις και τα οποία έχουν συμπεριληφθεί στον Κώδικα. Μιλώ για το αλκοόλ και για τις άλλες ουσίες οι οποίες δημιουργούν εξάρτηση, τις εξαρτησιογόνες ουσίες. Επιχειρείται ειδική νομοθετική ρύθμιση, όπως ακριβώς αναφέρει το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής. Αναφέρομαι ακόμη στις ζώνες ασφαλείας -αυστηρότερη ρύθμιση- αφού έχει αποδειχθεί ότι μειώνουν τις συνέπειες των τροχαίων ατυχημάτων, τόσο σε τραυματισμούς όσο και σε θανάτους.

Τέλος θέλω να αναφερθώ σε ένα οικείο σ' εμένα θέμα, που σχετίζεται με την αντιμετώπιση του πολυτραυματία από τροχαίο. Είναι το θέμα της νοσοκομειακής υποδομής και του δικτύου υποδοχής, για τα οποία έγιναν πράγματι ουσιαστικά βήματα, καθώς και το θέμα του εξειδικευμένου προσωπικού, κυρίως ιατρικού. Ακόμη αναφέρομαι στα τμήματα επειγόντων περιστατικών για την αντιμετώπιση των πολυτραυματιών από τροχαία συμβάντα. Αναφέρομαι στην πραγματοποιηθείσα επέκταση του ΕΚΑΒ, που, όπως ξέρετε, καλύπτει όλη τη χώρα και στις κινητές νοσοκομειακές μονάδες, οι οποίες επίσης καλύπτουν όλη τη χώρα. Αναφέρομαι ακόμη στην προμήθεια των ελικοπτερίων, για να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα των αεροδιακομιδών και αερομεταφορών.

Έχει αποδειχθεί πως ένα καλά οργανωμένο δίκτυο παρέμβασης και νοσοκομειακής υποδοχής, που θα λειτουργήσει αμέσως και σωστά και μάλιστα από την πρώτη ώρα, τη χρυσή ώρα, όπως λέμε εμείς οι γιατροί, θα επιφέρει ελάττωση των νεκρών κατά 30% περίπου. Ένα ολοκληρωμένο σύστημα αντιμετώπισης του πολυτραυματία από τροχαίο περιλαμβάνει πρώτες βοήθειες και καρδιοαναπνευστική αναζωογόνηση, ταχεία παρέμβαση του "166", ύπαρξη κοντινού νοσοκομείου με την κατάλληλη υποδομή και το κατάλληλο προσωπικό.

Είναι αλήθεια ότι έχουν πολλά βήματα στη νομοθέτηση μέτρων. Υπάρχουν επίσης προς υλοποίηση πολλές ρυθμίσεις στον καινούριο Κώδικα, που εντός των ημερών θα ψηφίσουμε. Η υιοθέτηση όλων ή μέρους των προτάσεων που περιέχονται στο πόρισμα της διακομματικής επιτροπής για την οδική ασφάλεια και για τα τροχαία ατυχήματα, αποτελεί επιτακτική ανάγκη. Αποτελεί πράξη κυβερνητικής ευθύνης. Κατά την άποψή μου, αποτελεί λύση εφικτή και πραγματοποιήσιμη για να σταματήσουμε να θρηνούμε καθημερινά ζωές και μάλιστα νέων ανθρώπων, για να σταματήσουμε να συμπονούμε και να συλλυπούμεθα μαυροφορεμένες μάνες, συζύγους, αδελφές. Η Κυβέρνηση έχει αποδείξει ότι έχει τη θέληση με τις νομοθετικές ρυθμίσεις και παρεμβάσεις που έχει κάνει, αλλά και με όσες θα φέρει με τον καινούριο Κώδικα, που θα συζητήσουμε σε λίγες ημέρες στην Ολομέλεια της Βουλής, να αντιμετωπίσει αυτό το τεράστιο θέμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Η κ. Βασιλική Αράπη -Καραγιάννη έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΡΑΠΗ-ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ: Κύριε Πρόεδρε, τα τελευταία είκοσι χρόνια, όπως ξέρετε, έχει διπλασιαστεί ο αριθμός των ατυχημάτων σε αντίθεση με τις χώρες της

Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχουν μειωθεί κατά το 1/3. Θα σας πω ένα παράδειγμα. Στη Λεωφόρο Βουλιαγμένης μέσα σε ένα χρόνο σημειώθηκαν διακόσια σαράντα έξι ατυχήματα στα οποία είκοσι τέσσερα άτομα έχασαν τη ζωή τους, ενώ τριάντα έξι τραυματίστηκαν σοβαρά. Επίσης, στην Εθνική Οδό Κορίνθου-Πατρών τα τελευταία δύο χρόνια σκοτώθηκαν εκατόν τριάντα πέντε συνάνθρωποί μας και διακόσια εβδομήντα άτομα τραυματίστηκαν σοβαρά.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τις στατιστικές στη χώρα μας κάθε τέσσερις ώρες ένας συνάνθρωπός μας αφήνει τη ζωή του στην ασφάλτο. Όπως καταλαβαίνετε, κύριοι, το κόστος για την εθνική μας οικονομία, συμπεριλαμβανομένων και των εξόδων νοσηλείας των τραυματισθέντων, ξεπερνάει τα εκατό δισεκατομμύρια ετησίως.

Το Υπουργείο Μεταφορών τα τελευταία χρόνια κάνει πιο αυστηρές τις ποινές των παραβατών οδηγών, όμως πετυχαίνει το αντίθετο αποτέλεσμα, δηλαδή, αντί να μειώνει τα ατυχήματα, αυξάνονται. Πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι υπάρχει πρόβλημα συγκρότησης θεσμών. Δεν υπάρχουν οι ελεγκτικοί μηχανισμοί που να προστατεύουν το θεσμικό πλαίσιο, ώστε να διασφαλίζεται και η εφαρμογή των νόμων. Πάντως πρέπει να ξέρετε πως είτε βάλουμε πρόστιμα πέντε χιλιάδων ή πενήντα χιλιάδων, η παραβίαση θα γίνει, αφού παραμένει η εξάρτηση της συναλλαγής με τα όργανα της τροχαίας. Είναι, λοιπόν, προτιμότερο να διαμορφώσουμε συνθήκες αυστηρού ελέγχου, που θα αλλάξουν τη συνείδηση του οδηγού. Πρέπει να στρέψουμε την προσοχή μας στην κυκλοφορία των αυτοκινήτων τις μεταμεσονύκτιες ώρες στα αστικά κέντρα. Ξέρετε πολύ καλά ότι οι οδηγοί πίνουν και δεν ξέρουν τι κάνουν. Πρέπει να σας πω ότι πολλές φορές επιστρέφω στο σπίτι μου πολύ αργά και οι νεαροί στη Βουλιαγμένης κάνουν σφήνες επικίνδυνες. Το βράδυ στις μεγάλες ευθείες της Λεωφόρου Βουλιαγμένης γίνονται ράλι νεαρών, όπου αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες. Καλό λοιπόν είναι να φτιάξουμε πίστες και χρήματα να εισπράττουμε και να μην υπάρχει αυτός ο κίνδυνος.

Έχουμε, κύριε Υπουργέ, ελλιπή φωτισμό στους δρόμους. Επίσης οι διαβάσεις πεζών είναι ανεπαρκείς και πολλές φορές έχουμε ατυχήματα.

Όσο για τους εθνικούς δρόμους, πρέπει να προσέξουμε τις διαγραμμίσεις. Πρέπει να σας πω ότι ο άνδρας μου είναι εργολάβος δημοσίων έργων και μία φορά που ερχόμαστε από Άρτα προς Κόρινθο μετρήσαμε πάρα πολλές λανθασμένες διαγραμμίσεις. Εκεί που έπρεπε να έχει διακεκομμένες γραμμές, είχε ευθείες για να μη γίνονται προσπεράσεις και το αντίθετο πάλι. Γι' αυτό σας λέω, πρέπει να γίνουν έλεγχοι στις διαγραμμίσεις και τα σήματα.

Πρέπει, επίσης, να εισαχθούν αναλυτικά προγράμματα στην πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση, σχετικά με την οδική ασφάλεια. Είναι απαραίτητο να γίνει, γιατί, όπως ξέρετε, πάνε οι γονείς τα παιδιά στο σχολείο. Τελικά πρέπει να αποκτήσουμε κυκλοφοριακή συνείδηση. Επίσης, πρέπει να γίνει και κάποιος έλεγχος στους εργολήπτες.

Ο καινούριος δρόμος Πάτρας-Κορίνθου είναι γεμάτος "σαμαράκια". Είναι δρόμος αυτός που έγινε πριν από δύο-τρία χρόνια; Εγώ τουλάχιστον, που πηγαίνω συχνά προς την Πάτρα, βλέπω ότι έχει πάρα πολλές ελλείψεις και θα πρέπει όλοι μαζί οι φορείς, όλα τα Υπουργεία να βρουν μία λύση για να μη θρηνούμε κάθε φορά ολόκληρα χωριά από νεκρούς. Γιατί δεν είναι μόνο οι νεκροί, γιατί ο νεκρός φεύγει, αλλά είναι και εκείνοι που μένουν, είναι οι τραυματίες που ταλαιπωρούνται μαζί τους ολόκληρες οικογένειες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κ. Σπυριούνης έχει το λόγο.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχω την ατυχία να ακολουθώ το συνάδελφό μου και στο ΠΑ.ΣΟ.Κ. και στο Κοινοβούλιο, τον κ. Βλασσόπουλο, που είναι ειδικός -ήταν και μέλος της επιτροπής- σαν γιατρός!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Και ο ένας κάθεται πίσω από τον άλλον στις θέσεις στο χώρο του Κοινοβουλίου!

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Επομένως, η εγγύτητα των ομιλιών μας

είναι μειονέκτημα για μένα, γιατί έχει κερδίσει τις εντυπώσεις, κύριε Πρόεδρε!

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ: Αντί να τον ακολουθώ εγώ, που είναι στρατηγός, με ακολουθεί αυτός!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Οι γιατροί προηγούνται!

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Συζητούμε ένα σπουδαίο κείμενο, το πόρισμα της Διακομματικής Επιτροπής για τα τροχαία και την οδική ασφάλεια. Και επιτείνεται η αξία του από τη δήλωση του κυρίου Υπουργού ότι έγινε πλήρης εκμετάλλευση των δεδομένων του πορίσματος για τον εμπλουτισμό της σκέψης και του προβληματισμού για τη σύνταξη του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Είναι ένα θετικότατο σημείο, που συμψηφίζει και τη βραδύτητα που εισήχθη στη Βουλή και όλα αυτά τα πράγματα, γιατί η ουσία των πραγμάτων δικαίωσε πλήρως την εργασία και τον ιδρώτα της Επιτροπής.

Ένα δεύτερο σημείο που θέλω να επισημάνω είναι η θλιβερή εικόνα που δίδεται για την οδική κατάσταση στην πατρίδα μας, για τα τροχαία ατυχήματα.

Αναφέροντας και μόνο την αποτίμηση του 1998 με είκοσι δύο χιλιάδες ατυχήματα, με τριάντα δύο χιλιάδες τραυματίες, με δύο χιλιάδες νεκρούς και με κόστος 114,5 δισεκατομμύρια, αντιλαμβάνεται κανείς πόσο επείγον και έντονο είναι το πρόβλημα από κάθε πλευρά, συμπεριλαμβανομένης και της εθνικής πλευράς, σε συνδυασμό με τη θλιβερή εικόνα του δημογραφικού μας προβλήματος.

Αναδύεται μία αισιοδοξία από το πνεύμα του πορίσματος, ότι εκ προοιμίου, θα έλεγε κανείς, είναι συνείδηση και του λαού μας ακόμα, ότι είναι εφικτή η μείωση των ατυχημάτων κατά 50% αμέσως με τη λήψη βασικών μέτρων που επιβάλλεται να ληφθούν. Η μέχρι τώρα αντιμετώπιση είναι περιστασιακή, μοιρολατρική κλπ.

Οι παράγοντες που συνθέτουν το πρόβλημα και αποτελούν τις αιτίες της πρόκλησης αυτής της εικόνας είναι οι εξής:

Πρώτον, είναι ο χρήστης, ο ανθρώπινος παράγοντας, δεύτερον, είναι το όχημα όλων των κατηγοριών, τρίτον, είναι η οδική υποδομή με το περιβάλλον το οδικό και τέταρτον, είναι και το σύστημα του ελέγχου.

Θα ήθελα να προσθέσω και το σύστημα της διαφθοράς, κύριε Υπουργέ, που υπεισέρχεται μέσα στη διαπλοκή της όλης κατάστασης της διαφθοράς, που τη συναντούμε και την τραγουδά θλιβερά καθημερινά ο λαός. Παραδείγματος χάριν, όταν κάποιος πήγε να περάσει Κ.Τ.Ε.Ο και δεν πέρασε, ενώ όταν έδωσε τις σαράντα χιλιάδες έγινε αμέσως η δουλειά του ή όταν πήγε να εξεταστεί οδικώς και του ζήτησαν συν πενήντα χιλιάδες για να δώσει αλλιώς δεν θα περνούσε κλπ. όταν συβιβαστούν αυτά και άλλα όπως η διαφθορά των εμπλεκόμενων μηχανισμών να μην επιδρά στους λόγους των ατυχημάτων.

Και με ιδιαίτερη χαρά πληροφορήθηκα, κύριοι συνάδελφοι -και είναι αυτό προς τιμή του Υπουργείου- ότι από μελέτη που ανέθεσε το Υπουργείο στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης αντικειμενικοποιείται το σύστημα εξετάσεως των υποψηφίων οδηγών εις τρόπον ώστε να αποκλείονται και εκείνες οι ολισθήσεις που καλλιεργούν και συντηρούν το νοσηρό κλίμα της εκμετάλλευσης των θέσεων από κάποιους επιτήδειους.

Και, κύριε Υπουργέ, είναι γενικότερο το πρόβλημα της διαφθοράς στην πατρίδα μας, όπου πράγματι χρειάζονται αντικειμενικά κριτήρια σε κάθε περίπτωση για να μην μπορεί να υπεισέρχεται η αυθαιρεσία και η κακή βούληση των επιτηδίων.

Θα ήθελα -και τελειώνω με αυτό- σαν στρατιωτικός να σας πω ότι στο πόλεμο του Βιετνάμ η αντιμετώπιση των τραυματιών, η ταχύτατη αντιμετώπιση, αποτελούσε και ειδικό λόγο ηθικού. Ήξεραν ότι αν δεν μείνουν επί τόπου οι τραυματιζόμενοι αμερικανοί στρατιώτες, η περίθαλψη θα είναι άμεση και οι πιθανότητες να σωθούν ήταν ηξημένες. Αυτό συντελούσε το μέγιστο στο ηθικό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Δηλαδή, να από-

κτούν ηθικό για να πηγαίνουν να σκοτώνονται πιο εύκολα σε ατυχήματα; Δηλαδή, να λένε, θα σωθούμε οπότε μπορούμε να τρέξουμε;

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Όχι φυσικά, κύριε Πρόεδρε. Το θέμα είναι πώς το ερμηνεύεις. Αλλά η ευθύνη της πολιτείας, γιατί πρόκειται περι ανθρώπινης ζωής, είναι μεγίστη και δεν μειώνεται για καμία άλλη επιφύλαξη.

Να χρησιμοποιήσουμε, κύριε Βλασσόπουλε, ευρύτατα τα ελικόπτερα. Η ταχεία διακομιδή είναι βασικός όρος επιβίωσης.

Ψηφίζω βέβαια τον Κώδικα με όλη μου την καρδιά και σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Δεν ψηφίζονται οι προτάσεις και οι εκθέσεις, αλλά τον Κώδικα που θα έρθει, πιστεύω ότι θα τον ψηφίσουμε όλοι μας!

Κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση της πρώτης ημέρας επί της έκθεσης της διακομματικής επιτροπής για τη μελέτη των προβλημάτων των τροχαίων ατυχημάτων και την οδική ασφάλεια στην Ελλάδα και θα συνεχίσουμε την Παρασκευή με

το δικαίωμα εγγραφής και άλλων ομιλητών που λόγω των κακών καιρικών συνθηκών δεν μπόρεσαν να βρίσκονται εδώ σήμερα.

Έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Πέμπτης 21 Ιανουαρίου 1999 και της Παρασκευής 22 Ιανουαρίου 1999 και ερωτάται το Σώμα αν επικυρώνεται.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Συνεπώς τα Πρακτικά της Πέμπτης 21 Ιανουαρίου 1999 και της Παρασκευής 22 Ιανουαρίου 1999 επεκυρώθησαν.

Στο σημείο αυτό δέχεσθε, κύριοι συνάδελφοι, να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 22.37' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Τρίτη 2 Φεβρουαρίου 1999 και ώρα 18.00' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση αναφορών και ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που σας έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ