Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Ι' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

Ζ' ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΙΔ'

Παρασκευή 19 Μαϊου 2000

Αθήνα, σήμερα στις 19 Μαϊου 2000, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10.19', 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.

Επιθυμώ εκ μέρους του Σώματος να εκφράσω τη βαθύτατη οδύνη μας για το τραγικό δυστύχημα που έπληξε την Πολεμική μας Αεροπορία και να εκφράσω επίσης τα ειλικρινή συλληπητήριά μας στις οικογένειες των δύο αξιωματικών και των δύο νεαρών κοριτσιών, που έχασαν τη ζωή τους.

Να ευχηθώ επίσης και να συστήσω εκ μέρους του Σώματος να αναζητηθούν τα αίτια αυτού του δυστυχήματος, όπως έχει ήδη αποφασιστεί και να εξεταστεί όλο αυτό το θέμα της ασφάλειας των πτήσεων των πολεμικών μας αεροσκαφών -άκουσα άλλωστε τη σχετική δήλωση του Υπουργού Εθνικής Αμύνης- ώστε να μη θρηνήσουμε άλλα δυστυχήματα αυτής της μορφής και αυτών των τραγικών συνεπειών.

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Δημοσθένη Σιαμάκη, Βουλευτή Ευρυτανίας, τα ακόλουθα:

ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Αναπήρων - Θυμάτων Πολέμου και Εθνικής Αντίστασης ζητεί την αναπροσαρμογή των πολεμικών συντάξεων.

2) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Ευπαλίου του Νομού Φωκίδας ζητεί η ορεινή του περιοχή που περιλαμβάνει την Ι.Μ. Βαρνάκοβας και τα ιστορικά χωριά Τείχιο - Ποτιδάνεια - Παλαιοξάρι να ενταχθεί σε αναπτυξιακό πρόγραμμα.

3) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Συντονιστική Επιτροπή Αγώνα των Επαγγελματικών Αλιευτικών Σωματείων Κορινθιακού ζητεί την επίλυση προβλημάτων της παράκτιας αλιείας.

4) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ιερά Αρχιεπισκοπή Αθηνών και ο Ιερός Ναός Αγίου Αθανασίου - Θησείου ζητούν την ικανοποίηση οικονομικών αιτημάτων του κλήρου.

5) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η ΠΟΕΜΙΦΑ διαμαρτύρεται για την πρόθεση δημιουργίας μιας νέας υπηρεσίας από τα ΕΛΤΑ για τη μεταφορά δεμάτων και μεγάλων αντικειμένων.

6) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η ΠΟΕΜΙΦΑ ζητεί κατά την αλλαγή των πινακίδων κυκλοφορίας όλων των οχημάτων Δ.Χ. την προσκόμιση από τον ιδιοκτήτη βεβαίωσης από το σωματείο του αναγνώρισης της ιδιότητάς του ως μέλους του σωματείου.

7) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η ΠΟΕΜΙΦΑ αντιτίθεται στη χορήγηση νέων αδειών φορτηγών Δ.Χ. σε νησιά κάτω των 4.000 κατοίκων.

8) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Μικρών Φορτηγών Αυτοκινήτων ζητεί τη νομοθετική ρύθμιση της αύξησης του τονάζ στα 6.000 χιλιόμετρα.

9) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Μικρών Φορτηγών Αυτοκινήτων ζητεί να μην είναι υποχρεωτικός ο επανέλεγχος των οχημάτων για την αλλαγή των πινακίδων.

10) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Μικρών Φορτηγών Αυτοκινήτων ζητεί την έκδοση ερμηνευτικής εγκυκλίου για τη χρήση ζωνών ασφαλείας από τους οδηγούς οχημάτων.

11) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Υπάλληλοι Δασικών Υπηρεσιών Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας ζητούν την ικανοποίηση οικονομικών αιτημάτων του κλάδου τους.

12) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Βαρδουσίων του Νομού Φωκίδας ζητεί τη σύσταση σχολής κατάρτισης χειριστών χωματουργικών μηχανημάτων στην περιοχή του.

13) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Συλλόγων Β.Α. Παρνασσίδας ζητεί χρηματοδότηση για την ιστορική ανασκαφική έρευνα στους ιστορικούς και αρχαιολογικούς χώρους της

Παρνασσίδας.

14) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Επαγγελματιών 'Αμφισσας, τα Σάλωνα, ζητεί να ληφθούν μέτρα για τη συνέχιση της λειτουργίας του ξενοδοχείου της 'Αμφισσας.

15) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μακρακώμης του Νομού Φθιώτιδας ζητεί να μην κλείσει η Μονάδα Ιαματικών Πηγών Λουτροπόλεως Πλατυστόμου στο Νομό Φθιώτιδας.

16) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Λεωνίδας Δ. Καράμπαρπας, κάτοικος Δήμου Ευπαλίου του Νομού Φωκίδας ζητεί να μην εγκατασταθεί η κεραία της Cosmote στον οικοπεδικό χώρο του ΟΤΕ στην περιοχή του Δήμου.

17) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων του ΤΕΙ Λαμίας ζητεί την επίλυση του στεγαστικού του προβλήματος.

18) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι κάτοικοι του δημοτικού διαμερίσματος Μερκάδας του Δήμου Αγίου Γεωργίου Φθιώτιδας ζητούν την επίλυση του προβλήματος της ύδρευσης της περιοχής τους.

19) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Γραβιάς του Νομού Φωκίδας ζητεί την αποπεράτωση του έργου "κατασκευή ιστορικού Χανιού της Γραβιάς και διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου".

20) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Δεσφίνας του Νομού Φωκίδας υποβάλλει προτάσεις για την εφαρμογή του LEADER II στην ευρύτερη περιοχή του.

21) Ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής και Βουλευτής Αττικής κ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι Δήμαρχοι Κερατέας και Μαρκοπούλου Αττικής ζητούν να παραταθεί η προθεσμία για την περαίωση εκκρεμών υποθέσεων φορολογίας κεφαλαίου.

22) Ο Βουλευτής Κοζάνης κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΙΑΡΤΣΙΩΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πολιτιστικός Σύλλογος Πενταλόφου Κοζάνης ζητεί τη συντήρηση και αποκατάσταση των αγιογραφιών του μεταβυζαντινού ναού του Αγίου Αχιλλείου στον Πεντάλοφο Κοζάνης.

23) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΜΥΡΛΗΣ - ΛΙΑΚΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Καρπαθιακό Κέντρο 'Ερευνας και Πολιτισμού ζητεί να εγκριθεί η ανασκαφή του Μινωϊκού οικισμού της Καρπάθου από ομάδα του Πανεπιστημίου Θράκης.

24) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Πολυτέκνων Λαρίσης και Περιχώρων ζητεί τη λήψη οικονομικών μέτρων στήριξης των πολύτεκνων οικογενειών.

25) Ο Βουλευτής Φλωρίνης κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΡΤΣΑΡΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Φλώρινας ζητεί τη στελέχωση των Πανεπιστημιακών τμημάτων της Φλώρινας με πρόσθετο εκπαιδευτικό και διοικητικό προσωπικό.

26) Ο Βουλευτής Εύβοιας κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Σκύρου ζητεί τη δρομολόγηση νέων λεωφορείων για την εσωτερική εξυπηρέτηση των κατοίκων της νήσου Σκύρου.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαίρων ερωτήσεων της Δευτέρας 22 Μαΐου 2000.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου ('Αρθρο 130 παρ. 4 Καν. Βουλής)

1. Η με αριθμό 45/16.5.2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελλήνιου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Ευάγγελου Βλασσόπουλου προς τους Υπουργούς Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών, Υγείας-Πρόνοιας, σχετικά με τη λήψη μέτρων για την ενίσχυση της οικογένειας και την επίλυση του δημογραφικού προβλήματος.

2. Η με αριθμό 47/16.5.2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Γαρουφαλιά προς τον Υπουργό Πολιτισμού, σχετικά με τις επιχορηγήσεις του Υπουργείου Πολιτισμού προς τους φορείς και τα σωματεία του Νομού Λάρισας.

3. Η με αριθμό 53/17.5.2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Νικολάου Γκατζή προς τους Υπουργούς Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων, Εθνικής Οικονομίας, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης για την κατασκευή του έργου "Ανασύσταση της Λίμνης Κάρλας" κλπ.

4. Η με αριθμό 48/17.5.2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Παναγιώτη Λαφαζάνη προς τους Υπουργούς Εθνικής Οικονομίας, Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης για επίλυση του προβλήματος της ανεργίας.

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου ('Αρθρο 130 παρ. 4 Καν. Βουλής)

1. Η με αριθμό 43/15.5.2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Ιορδάνη Τζαμτζή προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με τις προθέσεις της Κυβέρνησης, για επίλυση του προβλήματος εκτίμησης των ζημιών και καταβολή των αποζημιώσεων στους πληγέντες αγρότες, από τις βροχοπτώσεις στο Νομό Πέλλας.

2. Η με αριθμό 52/17.5.2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. 'Αγγελου Τζέκη προς τους Υπουργούς Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων, Εμπορικής Ναυτιλίας, σχετικά με τη λήψη μέτρων για το βιολογικό καθαρισμό των αστικών λυμάτων της Θεσσαλονίκης, προκειμένου να καθαριστεί ο Θερμαϊκός κόλπος κλπ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 46/16-5-2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανασίου Νάκου προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με τον τρόπο διάθεσης των "Αγροτομετόχων", τις ενέργειες της Διοίκησης της Αγροτικής Τράπεζας προς τους υπαλλήλους της κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Νάκου έχει ως εξής:

"Πρωτοφανής εκβιασμός σε βάρος των υπαλλήλων τς Αγροτικής Τράπεζας γίνεται από την Παρασκευή, σε σχέση με τα περίφημα "ΑΓΡΟΜΕΤΟΧΑ".

Στόχος της Διοίκησης της Τράπεζας ήταν να απορροφηθεί το 70% των "ΑΓΡΟΜΕΤΟΧΩΝ" από Αγροτικούς Συνεταιρισμούς, αγρότες και υπαλλήλους της τράπεζας, το 20% από θεσμικούς επενδυτές και το 10% από ιδιώτες.

Παρά τη μεγάλη διαφημιστική εκστρατεία, η δημόσια εγγραφή που έληξε την Παρασκευή, 12-5-2000, ανήλθε σε τρία δισεκατομμύρια 17 εκατομμύρια (3,17) "ΑΓΡΟΜΕΤΟΧΑ", συνολικής αξίας τριακόσια δέκα επτά δισεκατομμύρια εβδομήντα πέντε εκατομμύρια (317,075) δραχμών, πολύ μακράν, δηλαδή, του στόχου που είχε τεθεί από τους διοικούντες. Από την εικόνα που εμφανίζει η δημόσια εγγραφή, γίνεται αμέσως αντιληπτό ότι αντί του αρχικού στόχου, του 70%, για την κατηγορία αγροτών και υπαλλήλων, καλύφθηκε τελικά μόνο το 30%.

Πανικόβλητη η διοίκηση της Αγροτικής Τράπεζας από την εξέλιξη αυτή, απέστειλε χθες, Δευτέρα 15-5-2000, έγγραφο προς όλες τις διευθύνσεις, υποδιευθύνσεις και περιφερειακές υπηρεσιακές μονάδες, ζητώντας απ' αυτές να υποβάλουν "...το αργότερο μέχρι αύριο Τρίτη 16-5-2000 και ώρα 15.00'..." καταστάσεις με τα ονοματεπώνυμα των μονίμων υπαλλήλων τους που δεν μετείχαν στη δημόσια εγγραφή για τα "ΑΓΡΟΜΕΤΟΧΑ" και αφήνοντας να υπονοηθεί, προφορικά, ότι όσοι δεν συμμορφώθηκαν ή δεν συμμορφωθούν, θα έχουν δυσμενή υπηρεσιακή εξέλιξη.

Ο σύλλογος των εργαζομένων της Α.Τ.Ε. αντέδρασε άμεσα στον επιχειρούμενο εκβιασμό και εκφοβισμό, προειδοποιώντας να "...μη τολμήσουν να ασχοληθούν με το προσωπικό και να γράψουν και να αποστείλουν ονόματα συναδέλφων στο κέντρο, θα τους πάρει και θα τους σηκώσει!...".

Η διευκρίνιση της διοίκησης, ότι τα στοιχεία ζητούνται για στατιστικούς λόγους, μόνο γέλια μπορεί να προκαλέσει, καθώς είναι γνωστό πως η στατιστική δεν χρειάζεται ονοματεπώνυμα.

Κατόπιν όλων αυτών ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Γνωρίζει τον εκβιασμό που βρίσκεται σε εξέλιξη από τη διοίκηση της Αγροτικής Τράπεζας;

2. Προτίθεται να σταματήσει άμεσα αυτό το αίσχος και τις πρακτικές που θα ζήλευαν ακόμη και ολοκληρωτικά καθεστώτα του Τρίτου Κόσμου;".

Ο Υφυπουργός Γεωργίας κ. Ευάγγελος Αργύρης έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, απαντώντας στην επίκαιρη ερώτηση του συναδέλφου κ. Νάκου, ως προς το ένα σκέλος που αφορά στον εκβιασμό των υπαλλήλων της Αγροτικής Τράπεζας, μόλις υπέπεσε στην αντίληψη της διοίκησης και του Υπουργείου, αμέσως στάλθηκαν δύο δεύτεροι διευκρινιστικοί εγκύκλιοι γιατί είναι αλήθεια, ότι στην πρώτη εγκύκλιο υπήρξε παρεξήγηση, ότι δηλαδή τα στοιχεία αυτά είναι για άλλο λόγο και όχι για το στατιστικό που έπρεπε να είναι.

'Ετσι, λοιπόν, έχουμε δύο εγκυκλίους που είναι στις 15-5-2000 και στις 16-5-2000 και λένε τα εξής: "Στη συνέχεια του 177 της 15-5-2000 εγγράφου μας διευκρινίζουμε ότι τα στοιχεία ζητούνταν για να γίνουν διάφορες επεξεργασίες αυτών, για να έχουμε στατιστικά στοιχεία και για να εξαχθούν συμπεράσματα για τη διασπορά, τη διαστρωμάτωση και την ποσότητα των αγροτεμαχίων και δυνητικά των πιθανών μετόχων της τράπεζας".

Και η άλλη πάλι αναφέρεται στο 177 και 179 και λέει: "Στη συνέχεια των ως άνω σχετικών εγγράφων μας και του πλήθους των τηλεφωνικών διευκρινίσεων που έχουν δοθεί και προκειμένου να μην υπάρχει η οποιαδήποτε παρερμηνεία, διευκρινίζονται τα ζητούμενα στην παράγραφο 3 του πιο πάνω πρώτου σχετικού εγγράφου και μπορούν να υποβάλλονται αριθμητικά". Λείψανε λοιπόν τα ονοματεπώνυμα από αυτήν την εγκύκλιο.

Ως προς το σκέλος εάν πράγματι η Τράπεζα κάλυψε το στόχο της, θα πρέπει να πω και να διευκρινίσω τα εξής:

Ο στόχος ήταν διακόσια δισεκατομμύρια (200.000.000.000) δραχμές. Από τα διακόσια δισεκατομμύρια (200.000.000.000) δραχμές είχαμε μία υπερκάλυψη και μία ζήτηση που έφθασε στον αριθμό του ενός τρισεκατομμυρίου εκατόν σαράντα δύο δισεκατομμυρίων (1.142.000.000.000) δραχμών, δηλαδή είχαμε μία υπερκάλυψη κατά 5,7.

Υπήρχε όμως ένας εσωτερικός στόχος της ίδιας της Τράπεζας που έλεγε το 70% να είναι αγρότες, το 20% θεσμικοί και το 10% ιδιώτες.

Θα πρέπει να πω ότι παρουσιάστηκαν είκοσι εννέα χιλιάδες αγρότες. Από τους είκοσι εννέα χιλιάδες αγρότες ζήτησαν εκατόν τέσσερα δισεκατομμύρια (104.000.000.000) δραχμές από τα διακόσια δισεκατομμύρια (200.000.000.000) δηλαδή που ήταν ο τελικός μας στόχος. Τα εκατόν τέσσερα δισεκατομμύρια (104.000.000.000) δραχμές δίνονται στους αγρότες. Και υπήρξαν και περίπου είκοσι εννέα χιλιάδες ιδιώτες.

Θα πρέπει να πω εδώ ότι πολλοί από τους ιδιώτες της περιφέρειας είναι μέλη αγροτικών οικογενειών. Δεν είναι όλοι. 'Αρα και από εδώ θα μπορούσαμε να δούμε έναν αριθμό στον αρχικό μας στόχο.

'Ετσι έχουμε, λοιπόν, μια κατανομή. Ζήτησαν εκατόν είκοσι δύο δισεκατομμύρια (122.000.000.000) δραχμές και υπάρχει εσωτερική κατανομή των πενήντα έξι δισεκατομμυρίων (56.000 .000.000) δραχμών και είχαμε από τους θεσμικούς μια ζήτηση ύψους ενιακοσίων δισεκατομμυρίων (900.000.000.000) δραχμών και υπήρξε εσωτερική κατανομή εβδομήντα δισεκατομμυρίων (70.000.000.000) δραχμών. 'Εχουμε, λοιπόν, μια εσωτερική κατανομή ...

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

Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Σας παρακαλώ, κύριε Αργύρη, ολοκληρώστε. Θα συνεχίσετε στη δευτερολογία σας.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας) : Ναι, κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Ο κ. Νάκος έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ : Κύριε Πρόεδρε, κατ' αρχήν θα ήθελα να τονίσω ότι είναι ανακριβή αυτά τα στοιχεία τα οποία καταθέτει ο κύριος Υφυπουργός, διότι έχω το έγγραφο της Αγροτικής Τράπεζας το οποίο λέει τα εξής: "Το δίκτυο των υπηρεσιακών μονάδων της Τράπεζας ολοκλήρωσε το απόγευμα της Παρασκευής 12.5.2000" -ημερομηνία που έληγαν οι δημόσιες εγγραφές- "τις εγγραφές των πελατών μας για τα αγρομέτοχα. Οι εγγραφές αυτές, κατά κατηγορία επενδυτών, εμφανίζουν την ακόλουθη εικόνα:"

Το άθροισμα είναι τριακόσια δεκαεπτά δισεκατομμύρια (317 .000.000.000) δραχμές και δεν είναι ένα τρισεκατομμύριο περίπου όπως είπατε εσείς, δηλαδή πολλαπλάσιο των διακοσίων δισεκατομμυρίων (200.000.000.000). Αυτό είναι το έγγραφο της Αγροτικής Τράπεζας. Εμείς δεν είναι δυνατό να έχουμε άλλα στοιχεία.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Καταθέστε το στα Πρακτικά, κύριε Νάκο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ : Βεβαίως και θα το καταθέσω.

Το δεύτερο που ήθελα να πω είναι πως όταν ο έρμος ο υπάλληλος της Αγροτικής Τράπεζας πιέζεται να πάρει αγρομέτοχα, του δίνουν δάνειο με μικρό επιτόκιο και μετά ζητούν μια κατάσταση που να φαίνεται ποιοι είναι αυτοί που δεν αγόρασαν, είναι προφανές ότι με άλλο τρόπο λειτουργεί η διοίκηση της Αγροτικής Τράπεζας από αυτόν που θα έπρεπε.

Ο υπάλληλος ο οποίος βρίσκεται σε μικρό κατάστημα με

τρεις και τέσσερις υπαλλήλους, ακόμα και αριθμητικά να τα δώσει τα στοιχεία ξέρει, ότι στο υποκατάστημα Διδυμοτείχου για παράδειγμα, Βελεστίνου που είναι πέντε οι υπάλληλοι, εάν δώσετε ένα στοιχείο, δηλαδή ότι ένας αγόρασε, οι άλλοι τέσσερις βρίσκονται υπό ομηρία για τη μισθολογική τους εξέλιξη, για την εξέλιξή τους μέσα στην υπηρεσία. Είναι πρωτοφανή πράγματα αυτά.

Αν λοιπόν ήταν ευχαριστημένη η Αγροτική Τράπεζα και υπερκαλύφθηκε τόσο πολύ ο στόχος, γιατί αυτή η αγωνία -είναι το άλλο ερώτημα- και αυτό το επείγον fax "απαντήστε μας μέχρι αύριο το μεσημέρι πόσοι υπάλληλοι αγόρασαν αγρομέτοχα"; Εάν είχε καλυφθεί έξι φορές που λέτε εσείς, θα υπήρχε κανένας λόγος να αποσταλούν αυτά τα fax;

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθ. Νάκος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο έχει ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας) : Θα ήθελα να κάνω μια διευκρίνιση, αγαπητέ, κύριε συνάδελφε.

Εσείς αναφέρεσθε στην εξυπηρέτηση της Αγροτικής Τράπεζας. Πράγματι η Αγροτική Τράπεζα είχε ένα στόχο διακοσίων ενενήντα δύο δισεκατομμυρίων (292.000.000.000) δραχμών και κάλυψε τριακόσια δεκαεπτά δισεκατομμύρια (317.000.000.000) δραχμές. Αυτός είναι ο στόχος της Αγροτικής Τράπεζας.

Επίσης, θα πρέπει να πω ότι από αυτά τα τριακόσια δεκαεπτά δισεκατομμύρια (317.000.000.000) κάλυψε τα ενενήντα οκτώ δισεκατομμύρια (98.000.000.000) από τα εκατόν τέσσερα δισεκατομμύρια (104.000.000.000) που ζήτησαν οι αγρότες. Και από τις άλλες τράπεζες έχουμε μόνο πέντε δισεκατομμύρια (5.000 .000.000) δραχμές.

'Αρα λοιπόν, η κάλυψη και ο στόχος που είχε η Αγροτική Τράπεζα ήταν διακόσια ενενήντα δύο δισεκατομμύρια (292.000.000 .000) δραχμές και πήγε στα τριακόσια δεκαεπτά δισεκατομμύρια (317.000.000.000) δραχμές. Εγώ μίλησα για τη ζήτηση του συνόλου των αγρομετόχων.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική 'Εδρα καταλαμβάνει ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΕΙΤΟΝΑΣ**)

Είπα πριν ότι είκοσι εννιά χιλιάδες αγρότες ζήτησαν εκατόν τέσσερα δισεκατομμύρια και τα παίρνουν όλα. Είχαμε τους θεσμικούς όπου ζήτησαν ενιακόσια δισεκατομμύρια και η κατανομή είναι εβδομήντα δισεκατομμύρια. Επίσης είχαμε και τους ιδιώτες όπου ζήτησαν εκατόν είκοσι δύο δισεκατομμύρια και πήραν πενήντα έξι δισεκατομμύρια.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ: Καταδικάζετε αυτήν την πρακτική;

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Σας παρακαλώ!

'Οσον αφορά το έγγραφο που έστειλε η Αγροτική Τράπεζα, είναι μετά την τελική ημερομηνία. 'Αρα, δεν είχαμε κανένα πρόβλημα να ζητήσουμε γιατί είχαμε υπερκάλυψη από το κομμάτι των ιδιωτών. Οι ιδιώτες είχαν ζητήσει εκατόν είκοσι δύο δισεκατομμύρια (122.000.000.000) και η κάλυψη που δόθηκε από την Αγροτική Τράπεζα ήταν πενήντα έξι δισεκατομμύρια (56.000 .000.000). Προς τι όλος αυτός ο ντόρος;

Μάλιστα, όταν είδαμε ότι δημιουργήθηκε παρεξήγηση όσον αφορά την εγκύκλιο που αναφερόταν σε στατιστικά στοιχεία, απαλείψαμε εκείνες τις λέξεις που πραγματικά θα δημιουργούσαν πρόβλημα, που ήταν το ονοματεπώνυμο των υπαλλήλων. Δεν είχε καμία σχέση και ήταν μετά το πέρας της συγκεκριμένης ημερομηνίας.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ: Δεν μας λέτε αν...

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Κύριε Πρόεδρε, μια κάλυψη για να απαντήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Παρακαλώ, κύριε Νάκο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Επαναλαμβάνω, αρχικός στόχος της Αγροτικής Τράπεζας ήταν τα διακόσια δισεκατομμύρια (200.000.000.000) δραχμές. Αυτήν τη στιγμή από τα διακόσια δισεκατομμύρια (200.000.000.000) δραχμές έχουμε μια υπερκάλυψη των αγροτών κατά 45%, δηλαδή έχουν στα χέρια τους τα εκατόν τέσσερα δισεκατομμύρια (104.000.000.000) δραχμές. Επίσης οι ιδιώτες, που έχουν μία διασπορά και μέσα σ' αυτούς είναι και αγρότες, έχουν πάρει τα πενήντα έξι δισεκατομμύρια (56.000.000.000) δραχμές και οι θεσμικοί έχουν πάρει εβδομήντα δισεκατομμύρια (70.000.000 .000) δραχμές.

'Εχουμε πετύχει, λοιπόν, και το στόχο μας αλλά έχουμε και μία καλή διασπορά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κύριε Υπουργέ, νομίζω ότι δόθηκαν οι διευκρινίσεις. 'Ησασταν σαφής.

Δεύτερη είναι η με αριθμό 50/17-5-2000 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Λιάνας Κανέλλη προς τους Υπουργούς Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, σχετικά με πληροφορίες αναφερόμενες σε αποθήκευση επικίνδυνων τοξικών αποβλήτων, από τον πόλεμο της Γιουγκοσλαβίας, στο Νομό Γρεβενών κλπ.

Η ερώτηση έχει ως εξής:

"Η Κυβέρνηση μέχρι σήμερα εναρμονισμένη πλήρως με τους Αμερικάνους, το ΝΑΤΟ και την Ευρωπαϊκή 'Ενωση, βοήθησε στο αιματοκύλισμα των Βαλκανίων και την ιμπεριαλιστική διείσδυση των ΗΠΑ και της Ε.Ε., ενάντια στη θέληση του ελληνικού λαού και τις καταστροφικές συνέπειες για τη χώρα μας.

'Οπως φαίνεται σ' αυτήν τη λογική εντάσσεται και ο σχεδιασμός για μετατροπή της περιοχής Γρεβενών και Βοϊου Κοζάνης, σε χωματερή υψηλού κινδύνου τοξικών αποβλήτων από υλικά είτε των εδώ πολυεθνικών εταιρειών είτε των αμερικανοναστοϊκών εισβολέων, που σήμερα κατέχουν το Κοσσυφοπέδιο και "επενδύσουν" σ'αυτό.

Σύμφωνα με πληροφορίες η εταιρία "CINAR Α.Ε." έχει ζητήσει την άδεια για αποθήκευση, συλλογή, μεταφορά, αξιοποίηση και διάθεση επικίνδυνων αποβλήτων στο Νομό Γρεβενών. Επίσης και η περιοχή Βοϊου Κοζάνης εντάσσεται σ'αυτά τα σχέδια.

Ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί εάν η Κυβέρνηση έχει δώσει άδεια προκειμένου να αποθηκευθούν επικίνδυνα τοξικά απόβλητα που προέρχονται και από τον πόλεμο στη Γιουγκοσλαβία. Γνωρίζουν οι κάτοικοι της περιοχής καθώς και οι φορείς της Νομαρχιακής και Τοπικής Αυτοδιοίκησης το θέμα και τους κινδύνους που εγκυμονεί για την περιοχή μια τέτοια εξέλιξη; Εάν θα σταματήσουν οι όποιες ενέργειες για τη μετατροπή της περιοχής Γρεβενών, Κοζάνης, αλλά και οποιασδήποτε άλλης περιοχής της χώρας, σε χωματερή επικίνδυνων αποβλήτων."

Ο Υφυπουργός ΠΕΧΩΔΕ κ. Αθανάσιος Αλευράς έχει το λόγο για τρία λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΑΛΕΥΡΑΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να τονίσω ότι με βάση την ισχύουσα νομοθεσία στη χώρα μας, υπάρχει ένα πλήρες θεσμικό πλαίσιο σε σχέση με τη διαχείριση των τοξικών αποβλήτων στη χώρα μας.

Η ισχύουσα νομοθεσία έχει εναρμονισθεί με τις κοινοτικές οδηγίες στον τομέα αυτό και από αυτήν την άποψη θεωρούμε ότι η χώρα μας στον τομέα της διαχείρισης και των τοξικών αποβλήτων είναι πρωτοπόρα, από την άποψη του θεσμικού πλαισίου.

Επίσης, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία οι εργασίες διάθεσης ή αξιοποίησης των επικίνδυνων αποβλήτων, απαιτούν άδεια. Την άδεια αυτήν τη χορηγεί το ΥΠΕΧΩΔΕ. Οι εργασίες για τη συλλογή, μεταφορά, προσωρινή αποθήκευση και μεταφόρτωση των τοξικών αποβλήτων, επίσης και αυτές απαιτούν άδεια, την οποία όμως χορηγούν οι οικείες νομαρχίες.

'Οσον αφορά τα ερωτήματα που τίθενται στην επίκαιρη ερώτηση της κ. Κανέλλη θα ήθελα να τονίσω κατηγορηματικά, ότι πρώτον στο Υπουργείο δεν έχει υποβληθεί καμιά αίτηση για την χορήγηση αδείας δημιουργίας χώρου διάθεσης επικίνδυνων αποβλήτων. Δεύτερον, όπως προείπα, το ζήτημα της δημιουργίας χώρων αποθήκευσης ανήκει στη αρμοδιότητα των νομαρχιών.

Από την έρευνα που έκαναν οι υπηρεσίες του Υπουργείου μας, σε συνεργασία με τις υπηρεσίες των οικείων νομαρχιών, όπως αναφέρονται και στην ερώτηση, προκύπτει ότι κανένα αίτημα δεν έχει υποβληθεί για τη δημιουργία χώρου αποθήκευσης τοξικών αποβλήτων στις περιοχές αυτές, αλλά και οπουδήποτε αλλού στην ελληνική επικράτεια.

Πιστεύουμε ότι δεν υπάρχει κανένας λόγος ανησυχίας, για τους κατοίκους αυτών των περιοχών, γιατί δεν τίθεται θέμα αποθήκευσης τοξικών αποβλήτων, πολύ περισσότερο δε, αποβλήτων τα οποία προέρχονται από γειτονικές χώρες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Η Βουλευτής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Λιάνα Κανέλλη έχει το λόγο για δυο λεπτά.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Κύριε Υπουργέ, θα χρειαστεί να είμαι ίσως και λίγο πιο σύντομη.

Το αίτημα, δυστυχώς, έχει υποβληθεί και θα το καταθέσω για τα Πρακτικά. Είναι αίτημα της εταιρείας, το οποίο μάλιστα έχει διαβιβαστεί από την αρμόδια νομαρχία κατά τα νομοθετικώς ισχύοντα, στο Επιμελητήριο Γρεβενών για να οριστεί από εκεί εκπρόσωπος.

Θα σας καταθέσω επίσης ένα επίσημο έγγραφο της εταιρείας "CINAR Α.Ε." η οποία έχει υπογράψει συμβάσεις για να διαχειριστεί επικίνδυνα τοξικά απόβλητα, με τη βάση του ΝΑΤΟ στη Σούδα, με τη βάση του ΝΑΤΟ στον 'Αραξο, με τη βάση του ΝΑΤΟ στη Θεσσαλονίκη, με το γερμανικό στρατό, με τον ελληνικό στρατό και την ελληνική αεροπορία. Στο έγγραφο αναφέρεται όχι μόνο η μεταφορά η μεταφόρτωση ή η μετακίνηση -αυτό άλλωστε προκάλεσε και τις ανησυχίες του κόσμου στην περιοχή- αλλά ότι απαιτείται άδεια προσωρινής, αλλά και μόνιμης αποθήκευσης.

Λόγω της γειτνίασης των Γρεβενών με την περιοχή και επειδή είναι είκοσι επτά οι νομαρχίες στις οποίες έχουν υποβληθεί αιτήσεις από διάφορες εταιρείες, νομίζω ότι είναι εύλογες οι ανησυχίες και κατ' αυτήν την έννοια θα χρειαζόμαστε περαιτέρω διαβεβαιώσεις. Από την ώρα που η εταιρεία έχει την άδεια που της έχει χορηγηθεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ, μαζί με άλλες πέντε που λειτουργούν ως διαχειριστές επικινδύνων και τοξικών αποβλήτων με κατάλογο του ΥΠΕΧΩΔΕ που επίσης θα σας καταθέσω, έχουν εκτός των άλλων αναλάβει και την επανέξοδο από τη χώρα -προσέξτε-μη νομίμως εξαχθέντων αποβλήτων.

Κατ' αυτήν την έννοια είναι σχεδόν ακατόρθωτο με συμβάσεις με το ΝΑΤΟ ακόμη και για τις ίδιες τις εταιρείες αν δεν επέμβει η πολιτεία να ελέγξουν τι καλούνται, σε ποια στιγμή και πότε να συσκευάσουν και να βγάλουν από κει πέρα.

'Ενα τελευταίο νούμερο. Η Ελλάδα παράγει επτακόσιες πενήντα χιλιάδες τόνους τοξικών αποβλήτων. Οι πέντε εταιρείες χειρίζονται ετησίως μόνο χίλιους τόνους. Οι υπόλοιποι που πηγαίνουν, κύριε Υπουργέ;

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Κανέλλη καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Ο Υφυπουργός κ. Αλευράς έχει το λόγο για δυο λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΑΛΕΥΡΑΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων): Η κυρία συνάδελφος μου δίνει την ευκαιρία να πω μερικά πράγματα παραπάνω.

Κατ' αρχάς, στην ερώτηση, ετέθη θέμα σχετικά με την αποθήκευση στη χώρα μας επικίνδυνων τοξικών αποβλήτων τα οποία προέρχονται από την περιοχή του Κοσόβου ή της Γιουγκοσλαβίας και ως προς αυτό ήμουν απολύτως κατηγορηματικός ότι τέτοιο θέμα αποθήκευσης δεν τίθεται. Δεύτερον ...

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Ελέγχετε το ΝΑΤΟ; Αν τα ισχύοντα στις βάσεις του ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Παρακαλώ, κυρία συνάδελφε, υπάρχει και Κανονισμός.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΑΛΕΥΡΑΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων): Είπα κυρία συνάδελφε, ότι για να περάσουν τα απόβλητα μέσα από τη χώρα μας απαιτείται άδεια από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Για να αποθηκευθούν απαιτείται η δημιουργία ειδικού χώρου αποθήκευσης τοξικών αποβλήτων, τη χωροθέτηση του οποίου αναλαμβάνει η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.

Από τα στοιχεία που έχουμε εμείς μέχρι σήμερα δεν υπάρχει κανένα αίτημα για τη δημιουργία τέτοιου χώρου αποθήκευσης τοξικών αποβλήτων στις περιοχές αυτές.

Η επισήμανση την οποία κάνετε είναι βεβαίως πολύ καίρια και σημαντική. Πράγματι τοξικά απόβλητα δεν παράγονται δυστυχώς μόνο σε πολέμους, παράγονται και κατά τη διάρκεια της ειρηνικής ζωής. Παράγονται δυστυχώς πολλά σε όλο τον κόσμο και στην πατρίδα μας. Το ζήτημα της διαχείρισης και της αποθήκευσης των τοξικών αποβλήτων είναι πάρα πολύ σημαντικό. Για την ελληνική νομοθεσία υπάρχουν προβλέψεις τις οποίες, αν θέλετε μπορούμε να συζητήσουμε με βάση μια επόμενη ερώτησή σας.

Θα ήθελα όμως να τονίσω επίσης, ότι με βάση τα στοιχεία που εμείς έχουμε, η εταιρεία "CINAR Α.Ε." η οποία έχει υποβάλει τα σχετικά αιτήματα τα οποία αναφέρατε στις δύο νομαρχίες, δεν ζητά από τις νομαρχίες αυτές να χωροθετήσουν χώρους αποθήκευσης. Ζητά τη συλλογή τοξικών αποβλήτων από τους συγκεκριμένους νομούς των συγκεκριμένων περιοχών, όχι περιοχών εκτός Ελλάδος. Από τις πληροφορίες τις οποίες έχουμε, η συγκεκριμένη εταιρεία τα απόβλητα αφού τα συσκευάζει, τα αποθηκεύει στη Γερμανία σε συγκεκριμένους χώρους που υπάρχουν εκεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας) : Τρίτη είναι η με αριθμό 44/15-5-2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ.Φώτη Κουβέλη προς τους Υπουργούς Εξωτερικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, σχετικά με τη στεγαστική αποκατάσταση των ομογενών, που ζουν στη Φαρκαδώνα Τρικάλων.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Κουβέλη έχει ως εξής:

"Επτά ολόκληρα χρόνια ζουν κάτω από άθλιες συνθήκες "στέγασης" εκατό και πλέον οικογένειες ομογενών στον Οικισμό Υποδοχής Φαρκαδώνας Τρικάλων. Ζουν μέσα σε "κοντέϊνερς", διαρκώς εκτεθειμένοι στις καιρικές συνθήκες. Ζουν κάτω από συνθήκες που προσβάλλουν τον άνθρωπο.

Οι υποσχέσεις του κράτους για τη στεγαστική αποκατάστασή τους υπήρξαν πολλές και συνεχείς. Ενδεικτικά αναφέρουμε την απάντηση του Υπουργού Εξωτερικών, σε ερώτησή μας, με την οποία, το Μάιο του 1997, διαβεβαίωνε: "...η παρατηρούμενη προσωρινή καθυστέρηση στην ολοκλήρωση του προγράμματος δεν επηρεάζει καθόλου τους στόχους, τις επιλογές και τον πάγιο σχεδιασμό του ιδρύματος που αφορά στη στεγαστική αποκατάσταση των ομογενών μας στη Φαρκαδώνα".

Οι ομογενείς, προσβεβλημένοι και αγανακτισμένοι, έχουν αποφασίσει κατάληψη του οικισμού στις 19-5-2000, ημέρα μνήμης της γενοκτονίας των Ελλήνων του Πόντου.

Με τα προαναφερόμενα δεδομένα, ερωτώνται οι αρμόδιοι Υπουργοί:

Σε ποιες άμεσες ενέργειες θα προβούν για την άμεση στεγαστική αποκατάσταση των ομογενών που ζουν στη Φαρκαδώνα Τρικάλων, για να σταματήσει το δράμα και ο εμπαιγμός αυτών των συμπολιτών μας;"

Η Υφυπουργός Εξωτερικών κ. Λαϊου έχει το λόγο για τρία λεπτά.

ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΛΑ'Ι'ΟΥ (Υφυπουργός Εξωτερικών) : Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να ευχαριστήσω το συνάδελφο κ. Κουβέλη, που με την επίκαιρη αυτή ερώτηση , μου δίνει τη δυνατότητα σήμερα που είναι μια ξεχωριστή μέρα, μέρα ιστορικής μνήμης και περισυλλογής για τον ποντιακό Ελληνισμό, το σημαντικό αυτό κομμάτι του Ελληνισμού, να απαντήσω σε θέματα που αφορούν σε ζωτικά του προβλήματα. Μετά από ενδελεχή μελέτη, η Κυβέρνηση είναι στην ευχάριστη θέση να ανακοινώσει ότι έχουν ήδη δρομολογηθεί λύσεις για προβλήματα που επί χρόνια ταλανίζουν τους ομογενείς μας. Οι εκατόν δέκα περίπου οικογένειες που διαβιούν στο συνοικισμό της Φαρκαδώνας του Νομού Τρικάλων και που είναι ενταγμένες στο πρόγραμμα του Εθνικού Ιδρύματος Αποκατάστασης Παλιννοστούντων Ομογενών Ελλήνων, αποτελούν μια διαφορετική κατηγορία από τους ενταγμένους στο πρόγραμμα του Ιδρύματος στη Θράκη σε ό,τι αφορά στη στεγαστική τους αποκατάσταση.

Για να μην υπάρχει το αίσθημα αδικίας και άνισης αντιμετώπισης, έπρεπε να ενταχθούν σ'ένα ευρύτερο σχέδιο προγράμματος, το οποίο θα περιλάμβανε όλους τους ομογενείς της υπόλοιπης επικράτειας εκτός από τους ήδη εγκατεστημένους στη Θράκη και στην Ανατολική Μακεδονία.

Η συνολική αυτή λύση δόθηκε με τον ν. 2790/2000 που ψηφίστηκε πρόσφατα από την Εθνική Αντιπροσωπεία. Οι ομογενείς στους οποίους αναφέρεται η επίκαιρη ερώτηση, εντάσσονται στη ζώνη Γ' του νόμου και έχουν τη δυνατότητα να πάρουν δάνειο ύψους έντεκα εκατομμυρίων δραχμών (11.000.000) για κάθε οικογένεια, προσαυξανόμενο προς πεντακόσιες χιλιάδες δραχμές (500.000) για κάθε επιπλέον προστατευόμενο μέλος. Η επιδότηση του επιτοκίου, ανέρχεται στο 60%. Η διάρκεια αποπληρωμής του είναι δεκαπέντε έτη, η δε εξόφληση αρχίζει δύο χρόνια μετά την υπογραφή της δανειακής σύμβασης.

Πάλι όσον αφορά στους συγκεκριμένους ομογενείς, θα αναφέρω τις εξής επιπρόσθετες διευθετήσεις:

Πρώτον, την απόφαση του Δήμου Φαρκαδώνος για την παραχώρηση από πλευράς του πενήντα οικοπέδων όπου όπως μας

ενημέρωσε ο δήμαρχος έχουν γίνει όλες οι πολεοδομικές μελέτες. Σε συνεργασία με το ΥΠΕΧΩΔΕ θα μεριμνήσουμε ώστε οι μελέτες αυτές να εγκριθούν το ταχύτερο δυνατό.

Δεύτερον, την υπογραφή απόφασης εντός των προσεχών ημερών από τον Υπουργό Εθνικής 'Αμυνας, για την παραχώρηση του πρώην στρατοπέδου "ΤΖΑΒΕΛΛΑ" όπου βρίσκεται ο προσωρινός οικισμός με τα λυόμενα στο Δήμο της Φαρκαδώνας, για τη μόνιμη εγκατάσταση των ομογενών.

Υπενθυμίζω ότι οι διατάξεις του ν. 2790/2000, όπου προβλέπεται η έκδοση οικοδομικής αδείας ατελώς και η μείωση κατά 50% του ποσοστού των συντελεστών του ΙΚΑ λόγω προσωπικής απασχόλησης, αφορούν και τους εν λόγω ομογενείς. Επισημαίνω ότι με την καθιέρωση κεντρικού συντονιστικού ρόλου του Υπουργείου Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης στα θέματα υποδοχής και αποκατάστασης των ομογενών από την τέως Σοβιετική 'Ενωση, επιτυγχάνεται ένας αποτελεσματικός συντονισμός προσώπων και υπηρεσιών που εμπλέκονται στην διαδικασία υλοποίησης των ενεργειών της πολιτείας. Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Ο κ. Κουβέλης έχει το λόγο.

ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ: Κυρία Υφυπουργέ, είναι τραγικό επτά χρόνια μετά -οι παραλείψεις αυτές δεν βαρύνουν προσωπικά εσάς, διότι τώρα έχετε αναλάβει καθήκοντα και σας εύχομαι να τα εκτελέσετε με επιτυχία- εκατόν δέκα οικογένειες να ζουν κάτω από άθλιες συνθήκες.

'Εχω προσωπική αντίληψη του δράματος αυτών των οικογενειών. 'Εχουν πάρει πολλές και επανειλημμένες υποσχέσεις όχι μόνο απο τον Υπουργό των Εξωτερικών, αλλά και από τον κ. Σημίτη, όταν πρόσφατα επισκέφθηκε την περιοχή.

Σας άκουσα να κάνετε αναφορά σε νόμους και σε αποφασεις. Το ερώτημα όμως είναι πότε θα στεγασθούν αυτοί οι άνθρωποι. Διάβασα άρθρο των τοπικών εφημερίδων της περιοχής στο οποίο αναφέρεται ότι οι ανθρωποι αυτοί κινδυνεύουν ακόμη και από τα φίδια. Κάτω από αυτές τις συνθήκες ζουν. Κατά συνέπεια οι άνθρωποι αυτοί δεν μπορούν να εφησυχάσουν όταν τους υπόσχεσθε για άλλη μια φορά ότι έχει δρομολογηθεί η υλοποίηση κάποιων αποφάσεων και ότι θα ληφθούν κάποια μέτρα.

Κυρία Υφυπουργέ, τα οικόπεδα έχουν παραχωρηθεί από το Δήμο Φαρκαδώνας εδώ και πάρα πολύ καιρό. Και τώρα, επτά χρόνια μετά, μιλάμε για έγκριση των σχετικών μελετών και των πολεοδομικών σχεδίων. Είναι μια τραγική κατάσταση. Πρόκειται για μια συμπεριφορά που προσβάλλει αυτούς τους ανθρώπους.

Λυπάμαι που θα το πω. Αναφερόμαστε στην ιστορική μνήμη της γενοκτονίας των Ποντίων, αλλά όταν η πολιτεία μας καλείται εμπράκτως να αποδείξει το ενδιαφέρον της γι' αυτούς τους ομογενείς μας, δεν κάνει τίποτα. Πάντως, κρατώ τη διαβεβαίωσή σας και σας παρακαλώ να επισπεύσετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Η κυρία Υφυπουργός Εξωτερικών έχει το λόγο.

ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΛΑ'Ι'ΟΥ (Υφυπουργός Εξωτερικών): Ναι, κύριε συνάδελφε, κρατήστε τη διαβεβαίωσή μου.

Επαναλαμβάνω ότι οι ομογενείς που διαβιούν σ' αυτό τον οικισμό έπρεπε να ενταχθούν σε ένα γενικότερο πλαίσιο στεγαστικής αποκατάστασης. Δεν εμπίπτουν στο πλαίσιο στεγαστικής αποκατάστασης που αφορά τους ομογενείς στη Θράκη, οι οποίοι έχουν μία διαφορετική αντιμετώπιση λόγω του ευαίσθητου της περιοχής.

Τα οικόπεδα που έχουν παραχωρηθεί απο το Δήμο Φαρκαδόνας έχουν παραχωρηθεί και σε σχέση με την παραχώρηση του Στρατοπέδου "ΤΖΑΒΕΛΛΑ" εκ μέρους του Υπουργείου Εθνικής 'Αμυνας. Αυτά τα πράγματα παίρνουν κάποιο χρόνο για να υλοποιηθούν. Επιπροσθέτως τα δάνεια με τα οποία θα κτίσουν σπίτια αυτοί οι ομογενείς, έχουν δρομολογηθεί ως συνέπεια του νόμου που ψηφίστηκε τον Ιανουάριο του 2000. Επομένως, και αυτό είναι μέρος της γενικής διευθέτησης που αφορά το στεγαστικό τους πρόβλημα.

Επαναλαμβάνω ότι πρέπει να υπάρξει συνολική αντιμετώπιση του προβλήματος. Η διαβεβαίωση που έδωσα για την σύντομη επίλυση του προβλήματος, ισχύει και θα κάνω ό,τι μπορώ για να την τηρήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Εισερχόμαστε στη συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων δεύτερου κύκλου:

Πρώτη επίκαιρη ερώτηση είναι η με αριθμό 54/17-5-2000 του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Παναγιώτη Παναγιωτόπουλου προς τους Υπουργούς Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων, σχετικά με την αποκατάσταση των σεισμοπαθών της 7ης Σεπτεμβρίου κ.λπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Παναγιωτόπουλου σε περίληψη έχει ως εξής:

"Κύριοι Υπουργοί,

'Εχουν συμπληρωθεί οκτώ και πλέον μήνες από τον καταστρεπτικό σεισμό του Σεπτεμβρίου του 1999, από τον οποίο -όπως είναι γνωστό-δέχθηκαν βαρύτατα πλήγματα δεκάδες χιλιάδες οικοδομές στο λεκανοπέδιο της Αττικής και ιδιαιτέρως σε περιοχές που υπάγονται διοικητικά στην εκλογική περιφέρεια της Β' Αθηνών.

Στο χρονικό αυτό διάστημα, παρά τις διαβεβαιώσεις της Κυβέρνησης, πάρα πολλά από τα προβλήματα που προέκυψαν από το σεισμό δεν έχουν βρει τη λύση τους.

Γι' αυτό και ερωτάσθε:

1. Πόσα κτίρια από αυτά που επλήγησαν από το σεισμό έχουν αποκατασταθεί σήμερα πλήρως, όσον αφορά τη στατική τους ασφάλεια και πόσα έχουν αποδοθεί στους παλαιούς ενοίκους;

2. Ποιο χρονοδιάγραμμα έχει η Κυβέρνηση για την πλήρη αποκατάσταση όλων των σεισμοπαθών που εξακολουθούν να ζουν σε καταβλισμούς ή φιλοξενούνται από συγγενείς τους;

3. Τι προτίθεται να κάνει η Κυβέρνηση για να ανακουφίσει τους σεισμοπαθείς στο χρονικό διάστημα που θα διαρρεύσει μέχρι την πλήρη αποκατάστασή τους;"

Ο Υφυπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΑΛΕΥΡΑΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να επισημάνω ευθύς εξ αρχής, απαντώντας στην ερώτηση του αγαπητού συναδέλφου κ. Παναγιωτόπουλου, ότι το έργο αντιμετώπισης των προβλημάτων που δημιούργησαν οι σεισμοί της 7ης Σεπτεμβρίου 1999 είναι τεράστιο και πολυσήμαντο, αν λάβει κανείς υπόψη του τις βαριές κοινωνικές επιπτώσεις που είχε ο σεισμός αυτός και την τεράστια έκταση των ζημιών, πρωτόγνωρη για τα ελληνικά δεδομένα.

Η Κυβέρνηση και το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων είναι πραγματικά περήφανοι για την προσπάθεια που κατεβλήθη όλους αυτούς τους μήνες, προκειμένου να συνδράμουν και να αντιμετωπισθούν επείγοντα και πιεστικά προβλήματα των σεισμοπαθών. Το ότι είμαστε υπερήφανοι γι' αυτήν την προσπάθεια που έγινε, με τη συνδρομή όλων των αρμοδίων κρατικών υπηρεσιών και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, δεν σημαίνει ότι τη σταματούμε και ότι δεν συνεχίζουμε να εργαζόμαστε με αμείωτη ένταση και ρυθμούς, προκειμένου να δώσουμε απαντήσεις στα προβλήματα που εξακολουθούν σε αρκετές περιπτώσεις να υπάρχουν.

Θα ήθελα να τονίσω ότι ο σεισμός αυτός δημιούργησε προβλήματα σε περισσότερες από εκατό χιλιάδες ιδιοκτησίες. Από την πρώτη ώρα η μέριμνα του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ήταν να φροντίσει για την προσωρινή οίκηση των σεισμοπλήκτων. 'Ηταν ένα τεράστιο πρόγραμμα, το οποίο φέραμε σε πέρας με επιτυχία. Αυτήν τη στιγμή που μιλάμε, έχουν δημιουργηθεί εκατόν τρεις οικισμοί προσωρινής στέγασης των σεισμοπλήκτων με οικίσκους λυόμενους ή σταθερής κατασκευής, μέσα στους οποίους οι σεισμόπληκτοι απολαμβάνουν τουλάχιστον ανεκτές συνθήκες διαβίωσης, κρίνοντάς τες βεβαίως με το καθεστώς της προσωρινής στέγασης.

Επιθυμία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ήταν από την πρώτη ώρα να περάσουμε όσο το δυνατόν ταχύτερα στη δεύτερη φάση, που είναι η φάση της ουσιαστικής και οριστικής στεγαστικής αποκατάστασης. Αυτήν την προσπάθεια, λοιπόν, το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. χρηματοδοτεί και ενισχύει η ελληνική πολιτεία με συγκεκριμένα κίνητρα: 1/3 του απαιτούμενου ποσού επισκευής δίνεται με δωρεάν ενίσχυση από την πολιτεία και τα 2/3 δίνονται με δεκαπενταετή άτοκα δάνεια, με επιδότηση δηλαδή του επιτοκίου από το κράτος. Παρέχει συνεπώς ουσιαστική οικονομική ενίσχυση

στους σεισμόπληκτους, προκειμένου να ανακατασκευάσουν ή να επισκευάσουν τα σπίτια τους.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική 'Εδρα καταλαμβάνει η Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΝΝΑ ΜΠΕΝΑΚΗ-ΨΑΡΟΥΔΑ**).

Με βάση την εξέλιξη των αιτήσεων επισκευής μπορούμε να πούμε ότι οι αιτήσεις αυτήν την ώρα που μιλάμε είναι μικρότερες από τον αναμενόμενο αριθμό -αυτό είναι ένα ζήτημα προς διερεύνηση- και πρέπει επίσης να επισημάνουμε ότι πολλές από τις αιτήσεις αντιμετωπίζουν προβλήματα όσον αφορά την τεχνική τους τεκμηρίωση από τις μελέτες των μηχανικών. Οι υπηρεσίες του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια, προκειμένου να επισπεύσουν και να ολοκληρώσουν την έγκριση των αιτήσεων, ώστε να πάρουν οι σεισμοπαθείς το δάνειο και να μπορέσουμε να προχωρήσουμε στη φάση της οριστικής αποκατάστασης.

Στη δευτερολογία μου θα επανέλθω με περισσότερα στοιχεία.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ ('Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο συνάδελφος κ. Παναγιωτόπουλος έχει το λόγο για δύο λεπτά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, καλορίζικος κατ' αρχήν. Είστε συμπαθής και φίλος, αλλά φιλτάτη η αλήθεια: 'Εχετε άχαρο έργο σήμερα. Και λυπάμαι που το λέω, αλλά στη θέση σας θα έπρεπε να είναι και να απαντήσει ο κ. Λαλιώτης, που έχει την κύρια ευθύνη. Γιατί ακούσαμε και απ' τα χείλη σας και δυστυχώς ακούμε και απ' τα χείλη του κ. Λαλιώτη και των συναρμοδίων της Κυβέρνησης διακυρήξεις καλών προθέσεων και εκθέσεις ιδεών.

'Εχουν περάσει, κύριε Υπουργέ, οκτώμισι μήνες από την αποφράδα ημέρα της 7ης Σεπτεμβρίου του 1999. Εγώ θα αναφερθώ στα δικά σας στοιχεία. Εξέδωσε το ΥΠΕΧΩΔΕ -δεν ήσαστε τότε στην πολιτική ηγεσία γι' αυτό σας είπα ότι θα έπρεπε να απαντήσει ο κ. Λαλιώτης- τη Δευτέρα 6 Μαρτίου μία ανακοίνωση στην οποία έλεγε ούτε λίγο ούτε πολύ -και μεταχειρίζομαι δικά σας στοιχεία- ότι είχαν υποβληθεί μέχρι τότε δύο χιλιάδες ενιακόσιες ενενήντα μία αιτήσεις για δάνεια επισκευών και ανακατασκευών εκ των οποίων ελέχθησαν οι χίλιες τριακόσιες εβδομήντα επτά περιπτώσεις και ενεκρίθησαν οι πεντακόσιες έντεκα. Επαναλαμβάνω οι πεντακόσιες έντεκα. Το Μάρτιο του 2000, πριν από λίγους μήνες.

Τα προβλήματα; Τα προβλήματα υπάρχουν. Ελάτε να πάμε μαζί σε δύο τρεις καταυλισμούς για να ακούσετε τον πόνο των ανθρώπων από κοντά. Και ξέρετε ποιο είναι το αποτέλεσμα; Ούτε 10% των κτιρίων δεν είναι σήμερα αποκατεστημένα όσον αφορά τη στατική τους ασφάλεια. Το αποτέλεσμα ποιο είναι; Μπάλωσαν τα πράγματα όπως-όπως και μπήκαν μέσα σε κτίρια, τα οποία αν επισυμβεί ένας μεγαλύτερος σεισμός - και "χτυπάω ξύλο" και εύχομαι στο Θεό να μη συμβεί κάτι τέτοιο - θα μετατραπούν σε κτίρια-φέρετρα.

Αυτή είναι η κατάσταση σήμερα, κύριε Υπουργέ, και θα παρακαλέσω - είστε άνθρωπος συγκροτημένος, συμπαθής - να αρχίστε τη θητεία σας στα υπουργικά έδρανα και στην Κυβέρνηση κάνοντας ορισμένες πράξεις γι' αυτούς τους ανθρώπους. 'Εχουν φτάσει στα όρια της απόγνωσης. Είτε ψηφίζουν ΠΑΣΟΚ είτε ψηφίζουν Νέα Δημοκρατία είτε Αριστερά είτε οτιδήποτε άλλο, είναι συμπολίτες μας και πονούν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ ('Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο Υφυπουργός κ. Αλευράς έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΑΛΕΥΡΑΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων): Κυρία Πρόεδρε, θα μου επιτρέψετε να επισημάνω για μία ακόμα φορά ότι η Κυβέρνηση είναι πραγματικά περήφανη για την τεράστια προσπάθεια που έχει γίνει μέχρι σήμερα στην αποκατάσταση και ενίσχυση των σεισμοπλήκτων.

Κανένας δεν μπορεί να αγνοήσει ότι πετύχαμε μέσα σε ελάχιστο χρονικό διάστημα, και σύμφωνα με το αρχικό χρονοδιάγραμμα, να εξασφαλίσουμε προσωρινή στέγη σε οικίσκους και σε οργανωμένους οικισμούς για πάνω από τριάντα χιλιάδες κατοίκους.

Κανένας δεν μπορεί να αγνοήσει ότι περισσότερες από τριάντα χιλιάδες οικογένειες αυτήν τη στιγμή κάνουν χρήση των στεγαστικών ενισχύσεων που προσφέρει η ελληνική πολιτεία και έχουν εξασφαλίσει επιδότηση ενοικίου ή συγκατοίκησης, ένα πρόγραμμα το οποίο ήταν μοναδικό για τα ελληνικά δεδομένα και ένα πρόγραμμα το οποίο εφαρμόστηκε για πρώτη φορά στο σεισμό της Αττικής. Και χάρη σ' αυτό το πρόγραμμα εξασφαλίσαμε ικανοποιητικές συνθήκες στέγασης για τριάντα χιλιάδες οικογένειες σεισμοπλήκτων.

Δεύτερον: Μέχρι στιγμής έχουν υποβληθεί τέσσερις χιλιάδες διακόσιες ογδόντα δύο φάκελοι αδειών επισκευής.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Πόσες έχουν εγκριθεί όμως;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΑΛΕΥΡΑΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων): Μισό λεπτό, κύριε συνάδελφε, για να ξεχωρίσουμε κάποια πράγματα. 'Οταν κατατίθεται ο φάκελος για την άδεια επισκευής απαιτείται η έγκριση της μελέτης του μηχανικού. Εφόσον η μελέτη του μηχανικού, κύριε συνάδελφε, δεν είναι ολοκληρωμένη - και δυστυχώς είτε από νομικής πλευράς είτε από τεχνικής πλευράς υπήρχαν πολλές ελλείψεις στους φακέλους - δεν μπορεί να εγκριθεί κάποια άδεια επισκευής.

Θα σας παρακαλέσω, όμως, αφού έχετε τη διάθεση και την πρόθεση, να πάμε μαζί στους οικισμούς, όπου πήγα πολύ πρόσφατα και συζήτησα και συνάντησα μία τελείως διαφορετική κατάσταση από αυτήν την οποία εσείς αναφέρετε. Εγώ συνάντησα την κατανόηση των ανθρώπων που αντιμετωπίζουν ένα σοβαρό πρόβλημα στη ζωή τους, αλλά παρ' όλα αυτά κατανοούν και αποδέχονται την προσπάθεια και το έργο που έχει κάνει μέχρι σήμερα η πολιτεία γι' αυτούς.

Και θα θυμίσω ότι πρόκειται για ένα έργο και για μία προσπάθεια που έχει στοιχίσει μέχρι στιγμής πάνω από εκατό δισεκατομμύρια (100.000.000.000) δραχμές στον κρατικό προϋπολογισμό, δηλαδή στα χρήματα των Ελλήνων φορολογουμένων, και σύμφωνα με τις προβλέψεις τις δικές μας είναι ένα έργο το οποίο θα στοιχίσει τελικά πάνω από πεντακόσια δισεκατομμύρια (500.000.000.000) δραχμές.

Αυτά είναι τα νούμερα, αυτά είναι τα χρήματα τα οποία έχουν δοθεί και κανένας δεν πρέπει να αγνοεί ότι χάρη σ' αυτήν την προσπάθεια έχουν δοθεί ικανοποιητικές απαντήσεις στα προβλήματα των σεισμοπαθών.

Τελειώνοντας θα ήθελα να σας καλέσω να πάμε μαζί και στους οικισμούς και στις αρμόδιες υπηρεσίες που έχουν κάνει ένα τεράστιο έργο για να βοηθήσουν αυτούς τους ανθρώπους όπου θα ακούσετε ακριβώς πώς έχει η κατάσταση με τις μελέτες επισκευής.

Πρέπει να σας πω ότι για να αποχαρακτηριστεί ένα σπίτι που κατά τον δευτεροβάθμιο έλεγχο χαρακτηρίστηκε ακατάλληλο προς οίκηση, θα πρέπει να εκδοθεί άδεια αποχαρακτηρισμού. Πάντως είναι σαφές πως κανένας δεν νομιμοποιείται να θέτει σε κίνδυνο τη ζωή του ή τη ζωή άλλων προσώπων εγκαθιστάμενος σε σπίτια που είναι ακατάλληλα προς χρήση σύμφωνα με τον έλεγχο της δευτεροβάθμιας επιτροπής.

ΠΡΟΔΡΕΥΟΥΣΑ ('Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Δεύτερη είναι η με αριθμό 51/17.5.2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Ιωάννη Πατάκη προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με τη λήψη μέτρων διάθεσης των ροδακίνων νέας σοδειάς κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση σε περίληψη έχει ως εξής:

"Τα αδιέξοδα στη διάθεση μεγάλων ποσοτήτων ροδάκινων, πάνω από 200.000 τόνους, που διαπιστώνονται λίγες μόνο μέρες πριν την έναρξη της συγκομιδής προκαλούν έντονες ανησυχίες στους ροδακινοπαραγωγούς των Νομών Πέλλας, Ημαθίας και Πιερίας. Οι παραγωγοί φοβούνται ότι θα επαναληφθούν τα περσινά φαινόμενα όπου μεγάλες ποσότητες οδηγήθηκαν στις χωματερές χωρίς να καταβληθεί καμιά αποζημίωση.

Η Κυβέρνηση που με την πολιτική της είναι υπεύθυνη γι' αυτά τα προβλήματα, όπως και κατά την περσινή περίοδο έτσι και φέτος εξαντλεί το ενδιαφέρον της σε κάποιες συσκέψεις περισσότερο για να συγκαλύψει το πρόβλημα και να αποπροσανατολίσει τους ροδακινοπαραγωγούς και λιγότερο για να δώσει πραγματική λύση. Και αυτό γιατί λύση στο πρόβλημα δεν μπο-

ρεί να δοθεί με τις μειωμένες ποσοστώσεις στα μεταποιημένα ροδάκινα, στις επιδοτούμενες εξαγωγές και στις αποσύρσεις. Με τις χαμηλές τιμές και επιδοτήσεις που αποδέχθηκε η Κυβέρνηση στα πλαίσια της Ε.Ε. και τηρεί με θρησκευτική ευλάβεια.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Τι μέτρα θα πάρει για τη διάθεση της ροδακινοπαραγωγής στην εσωτερική και διεθνή αγορά.

Τι μέτρα θα πάρει για τη στήριξη του εισοδήματος των ροδακινοπαραγωγών που συρρικνώνεται χρόνο με το χρόνο".

Ο κύριος Υφυπουργός Γεωργίας έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η καλλιέργεια των ροδακινοειδών είναι πλεονασματική και είναι σίγουρο πως αντιμετωπίζουμε πολλά προβλήματα. Εμείς προκειμένου να τα αντιμετωπίσουμε, γιατί θα παρουσιαστούν και στη φετεινή περίοδο εμπορίας των ροδακίνων, λόγω της υπερπαραγωγής και πρέπει να το τονίσω για να δούμε και τα δεδομένα της αγοράς, θα σας διαβάσω ένα στατιστικό πίνακα για να δείτε πώς έχει η κατάσταση. Την περίοδο 1996-1997 είχαμε 935.000 τόνους. Την περίοδο 1997-1998 είχαμε 247.000 τόνους γιατί είχαμε ζημιές και καταστροφές. Το 1998-1999 είχαμε 466.000 τόνους και το 1999-2000 είχαμε 1 .108.000 τόνους. Παρόμοια ποσότητα θα έχουμε και φέτος. 'Οπως βλέπετε τα δύο τελευταία χρόνια έχουμε τετραπλασιασμό των ποσοτήτων.

Το Υπουργείο Γεωργίας έχει ξεκινήσει μια σειρά ενεργειών όπως την ενίσχυση του ρόλου των ομάδων παραγωγών και των οργανώσεών τους. Επίσης έχουμε κάνει μια διαφημιστική καμπάνια για την προώθηση και κατανάλωση των ροδακίνων και το τρίτο σημείο να υπάρξει υλοποίηση της βοήθειας προς τους πρόσφυγες του Κοσόβου αλλά και σε άλλες δεινοπαθούσες τρίτες χώρες.

Επίσης σε συντονισμό με το Υπουργείο Μεταφορών και Εμπορικής Ναυτιλίας προσπαθούμε για κάποια προτεραιότητα στα φορτηγά διέλευσης την περίοδο των εξαγωγών. Ακόμα γίνεται μια μεγάλη προσπάθεια να τονώσουμε την εσωτερική κατανάλωση και ένα από τα κυριότερα μέτρα είναι ότι εδώ και τρία χρόνια έχουμε αυξήσει βάσει του Κανονισμού 866 τη βελτίωση των ψυγείων σε περιοχές του Αιγαίου. Πρέπει να ξέρετε ότι οι κάτοικοι των βορείων χωρών την περίοδο αιχμής είναι εδώ στα νησιά μας. 'Ετσι οι 10.000 τόνοι ψυγείων που φτιάξαμε και με τις προτεραιότητες που προσπαθούμε να δώσουμε στις εμπορικές και άλλες λειτουργίες, είμαστε σίγουροι ότι θα λειτουργήσουν ώστε να τονωθεί το ενδιαφέρον για την εσωτερική κατανάλωση.

Επίσης, θα πρέπει να πω ότι με παρεμβάσεις που έγιναν στη χώρα μας, έχει επιτευχθεί η αύξηση εκείνων των επιδοτουμένων ποσοτήτων για εξαγωγή ροδακίνων με ποιοτικά χαρακτηριστικά, από δέκα χιλιάδες σε είκοσι χιλιάδες. Φαίνεται μικρό το νούμερο, αλλά δείχνει το νέο στίγμα που πρέπει να δώσουμε, τη νέα προσπάθεια που πρέπει να κάνουμε για την ποιοτική, αν θέλετε, εξαγωγική διαδικασία.

Στη δευτερολογία μου θα συμπληρώσω αυτά τα στοιχεία. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ ('Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Πατάκης έχει το λόγο για δύο λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, φαίνεται ότι προσπαθείτε να ωραιοποιήσετε μια άσχημη κατάσταση που υπάρχει για τους παραγωγούς γενικότερα, αλλά και για τους συγκεκριμένους παραγωγούς ροδακίνου. Αυτό πρέπει να ξέρετε ότι δεν βοηθάει ούτε εσάς, αλλά ούτε και τους παραγωγούς που περιμένουν.

Στα συγκεκριμένα ερωτήματα που σας έθεσα δεν απαντήσατε. 'Εχετε μεγάλες ευθύνες, διότι εσείς ψηφίσατε το 1996 ένα κανονισμό που εφαρμόζοντάς τον από το 1997 έφερε πολλά δεινά στους παραγωγούς.

Ψηφίσατε την συμφωνία της GATT, δεχθήκατε χαμηλές ποσοστώσεις στα μεταποιημένα ροδάκινα, δεχθήκατε μείωση μεγάλου όγκου των επιδοτούμενων εξαγωγών και της επιδότησης, δεχθήκατε τη σταδιακή μείωση -κατάργηση στην ουσία- της απόσυρσης, με το οποίο εμείς διαφωνούσαμε, γιατί δεν θεωρούσαμε ότι αυτό το πράγμα είναι λύση.

'Ολα αυτά, λοιπόν, μαζί έχουν σαν συνέπεια τη διάθεση της παραγωγής. Γνωρίζετε ότι η παραγωγή μας δεν χωράει σε αυτό το κοστούμι που εσείς κόψατε και ράψατε, όπως και σε άλλα προϊόντα.

Ξέρετε καλά ότι αυτός ο κανονισμός, με υψηλά κίνητρα, έδινε τη δυνατότητα ξεριζώματος της ροδακινιάς, γι' αυτό και δεν είναι ειλικρινείς οι δήθεν προσπάθειές σας. 'Οταν δεν θέλετε να βρείτε λύση απλώς δημιουργείτε επιτροπές των επιτροπών και συσκέψεις επί συσκέψεων. Είναι αυτό που λέει ο λαός μας ότι: "'Οταν δεν θέλει η νοικοκυρά να ζημώσει πέντε μέρες κοσκινίζει".

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική 'Εδρα καταλαμβάνει ο Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΣΙΩΝΗΣ**)

Πέρα από αυτές τις ευθύνες γι' αυτά τα μεγάλα θέματα, δεν κάνατε τίποτα με επί μέρους μέτρα, τα οποία θα μπορούσαν να ανακουφίσουν, όχι να λύσουν το πρόβλημα, όπως για παράδειγμα το πρόβλημα της μεταφοράς, που είναι πάνω από το μισό της τιμής που πληρώνει ο αγοραστής. Τα τρένα τα οποία είναι το πιο φτηνό μεταφορικό μέσο, βρίσκονται στην εποχή του αραμπά. Δεν υπάρχουν ψυγεία στα βαγόνια και αν δεν υπάρχουν δεν λειτουργούν. Ξέρετε ότι αν φορτώσουμε ένα φορτίο από την Βέροια, για να πάει στη Σουηδία, θα το βρούμε στον Πειραιά με σάπια ροδάκινα.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Δεν διεκδικήσατε επίσης, χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή 'Ενωση για σιτιστική βοήθεια, για τις χώρες που βλέπουμε καθημερινά στις τηλεοράσεις, των οποίων λιμοκτονούν οι λαοί. Τέτοια ανάγκη δεν έχει μόνο η επαρχία του Κοσσόβου, που βεβαίως πρέπει να βοηθηθεί, αλλά ολόκληρη η Σερβία. Και δυστυχώς όχι μόνο δεν κάνατε τίποτα για να αποτραπεί αυτός ο πόλεμος αλλά συνεργήσατε, αδιαφορώντας για το ότι αυτός ο πόλεμος, πέρα από τα μεγάλα δεινά που έφερε σε αυτήν τη χώρα, δημιούργησε και προβλήματα στις εξαγωγές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Τελειώνετε, κύριε Πατάκη. Σας παρακαλώ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΤΑΚΗΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Θα ενισχύσετε αυτούς τους παραγωγούς για τους οποίους αυτή η χρονιά είναι ακόμα χειρότερη, από τον κρατικό προϋπολογισμό, από αυτά που λέγατε προεκλογικά ότι περισσεύουν από τον προϋπολογισμό σας;

Δεν υπάρχουν εξαγωγικοί φορείς. Οι αγρότες που λέγατε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Κύριε Πατάκη, σας παρακαλώ. Με φέρνετε σε δύσκολη θέση.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΤΑΚΗΣ: Τελείωσα.

Και την ΣΚΟΠ τη διαλύσατε. Και στην περιοχή μου, στην Αγία Παρασκευή, στα Τέμπη, έπιασαν τους παπάδες επ'αυτοφόρω να κλέβουν, αλλά δεν έκλεισαν τις εκκλησίες.

Με όλα αυτά που λέτε, λοιπόν, οδηγείτε τους αγρότες στα συλλαλητήρια και θα ψάχνετε να βρείτε τότε υποκινητές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Αγαπητέ κύριε συνάδελφε, εγώ διάβασα πολύ προσεκτικά την ερώτησή σας. Βλέπω ότι αυτά που ζητάτε να γίνουν είναι αυτά στα οποία απάντησα στην πρωτολογία μου.

Θα πρέπει να σας πω ότι αυτήν τη στιγμή κατακρίνετε την Ευρωπαϊκή 'Ενωση ότι δίνει πολλά κίνητρα, για να ξεριζώσουν τις ροδακινιές. Θα πρέπει να σας πω όμως ότι πολλές φορές είμαστε και εκτεθειμένοι στην Ευρωπαϊκή 'Ενωση, γιατί από τη μια μεριά μιλάμε για υπερπαραγωγή και όταν στο τέλος κάνουμε ένα ισοζύγιο, βλέπουμε ότι μπορούμε να καλύψουμε και το ένα εκατομμύριο εκατόν πενήντα χιλιάδες τόνους περίπου.

Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι η αναδιάρθρωση και η εκρίζωση γίνεται, όταν πράγματι παρουσιάζεις ένα ισοζύγιο, που λέει ότι τα μισά προϊόντα είναι απούλητα. Εδώ δεν φαίνεται κάτι τέτοιο. 'Εχουμε, λοιπόν, μια καινούρια τάση και πρέπει πρώτοι να το κατανοήσουμε αυτό, ότι δεν μπορούμε να στηριζόμαστε μονίμως στις επιδοτήσεις και στις αποσύρσεις. Πρέπει να καταλάβουμε ότι το ελληνικό ροδάκινο, είναι ένα ροδάκινο που είναι

leader στην παγκόσμια αγορά και πρέπει οπωσδήποτε να του δώσουμε τη δυνατότητα της προώθησης στις αγορές.

Αυτό που κάναμε, ήταν συντονισμένες ενέργειες στους εξής στόχους: Πρώτον, να υπάρξει μια διεπαγγελματική συμφωνία. Αν δεν συμφωνήσουν όλοι οι εμπλεκόμενοι πάνω σ' αυτό το ζήτημα, καταλαβαίνετε ότι δεν έχουμε καμία τύχη στην εμπορία. Θα έχουμε μονίμως έναν ελληνοελληνικό πόλεμο στις αγορές του εξωτερικού. Και το κάνουμε αυτό, γιατί θέλουμε αυτήν την διεπαγγελματική συμφωνία, για να ορθολογικοποιήσουμε το σύστημα διακίνησης των ροδακίνων.

Το δεύτερο που θέλουμε να κάνουμε, είναι να συντονίσουμε την απορρόφηση της παραγωγής. Γιατί αν τη μια χρονιά έχεις τετρακόσιες χιλιάδες τόνους και την άλλη έχεις ένα εκατομμύριο διακόσιες χιλιάδες τόνους, καταλαβαίνετε λοιπόν ότι υπάρχει πολύ μεγάλο εύρος των ενεργειών που πρέπει να κάνεις, για να μπορέσεις να απορροφήσεις όλη την παραγωγή.

Το τρίτο και το κυριότερο για μας, είναι ότι έχει μεγάλη σημασία να προστατέψουμε το εισόδημα του παραγωγού. Το προστατεύει το εισόδημα του παραγωγού η ευνομούμενη πολιτεία, όταν πράγματι συντονίζει όλες αυτές τις δράσεις.

Δεν είναι έμπορος το κράτος. Πρέπει να το καταλάβουμε αυτό και να το χωνέψουμε. Η ελληνική γεωργία θα πρέπει να καταλάβει ότι έχει δυνατότητες ποιοτικού άλματος, δηλαδή, να φθάσει το προϊόν κάποια στιγμή στο ράφι. Δεν θα μπορούμε μονίμως να κατακρίνουμε την Ευρωπαϊκή 'Ενωση και από την άλλη μεριά να μας κατηγορείτε ότι δεν κάνουμε τίποτε, για να πετάξουμε τα ροδάκινά μας στις χωματερές.

Πρέπει να καταλάβουμε ότι όλοι κάποια στιγμή πρέπει να βάλουμε χέρι προς την κατεύθυνση εκείνη, που θα μας οδηγήσει στο μέλλον. Και το μέλλον είναι η αγορά. 'Οσοι αγνόησαν την αγορά, κατέρρευσαν και όσοι δεν πάρουν υπόψη τους τις παρενέργειες της αγοράς και αυτοί θα καταρρεύσουν.

Σταματήστε, λοιπόν, αυτήν την τακτική. Δεν προσφέρετε βοήθεια στους αγρότες αν μονίμως τους μιλάτε για συλλαλητήρια και για υποκινητές. Ούτε υποκινητές υπάρχουν ούτε ανάγκη συλλαλητήριων υπάρχει. Υπάρχει ανάγκη συντονισμού ενεργειών τέτοιων, που θα προωθήσουν τα προϊόντα μας.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΤΑΚΗΣ: Ελάτε προς τα πάνω να δείτε την κατάσταση.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΡΓΥΡΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Στις 30 του μηνός, κύριε Πατάκη, θα είμαι στο Τρίγωνο και θα σας καλέσω και εσάς να είστε εκεί, αλλά να μιλήσετε στους αγρότες για τη χρησιμότητα αυτών.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΤΑΚΗΣ: Ελάτε επάνω να δούμε τι γίνεται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Αφήστε αυτά, κύριοι συνάδελφοι.

Τρίτη είναι η με αριθμό 49/17.5.2000 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Παναγιώτη Λαφαζάνη προς τους Υπουργούς Εθνικής Οικονομίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών σχετικά με το άνοιγμα των κλειστών επαγγελμάτων, τις προϋποθέσεις χορήγησης αδειών ταξί κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Λαφαζάνη είναι η εξής:

"Οι δηλώσεις του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας περί "ανοίγματος κλειστών επαγγελμάτων" προκάλεσαν σύγχυση και πανικό σε μια σειρά επαγγελματίες. Μεταξύ αυτών και σε ιδιοκτήτες ταξί των οποίων τα περιουσιακά στοιχεία (άδειες) απαξιώθηκαν σημαντικά μετά τις ανωτέρω δηλώσεις.

Παρά το γεγονός ότι η Κυβέρνηση άφησε να αιωρείται ότι το "άνοιγμα των κλειστών επαγγελμάτων" συνδέεται με κάποιες υποτιθέμενες δεσμεύσεις της Ελλάδας απέναντι στην Ευρωπαϊκή 'Ενωση, έγινε απολύτως σαφές ότι η Ευρωπαϊκή 'Ενωση δεν έχει καμιά αρμοδιότητα και δεν επιθυμεί να εμπλακεί στους όρους και τις προϋποθέσεις χορήγησης αδειών ταξί.

Κατόπιν των ανωτέρω ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί:

1. Προτίθενται να αλλάξουν τους όρους, τον αριθμό και τις προϋποθέσεις χορήγησης αδειών ταξί; Σε ποια κατεύθυνση;

2. Μέχρι σήμερα οι άδειες ταξί χορηγούνται σε φυσικά πρόσωπα. Υπάρχουν σκέψεις χορήγησης αδειών σε άλλους, πλην φυσικών προσώπων;"

Ο Υφυπουργός κ. Ζαφειρόπουλος έχει το λόγο.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας): Κύριε συνάδελφε, είναι αναμφίλεκτη η πραγματικότητα ότι χρειάζεται στη χώρα να διερευνηθούν οι συνθήκες λειτουργίας όλων των επαγγελμάτων και να καταγραφούν οι ιδιαιτερότητες που εμφανίζονται κατά την άσκησή τους. Η διερεύνηση αυτή θα πραγματοποιηθεί από την Κυβέρνηση με συγκεκριμένους επιστημονικούς όρους και από φορείς ειδικούς και ειδικούς εμπειρογνώμονες.

Οποιεσδήποτε αλλαγές προκύψουν, θα συζητηθούν σε ένα ουσιαστικό διάλογο με τους επαγγελματικούς φορείς που τους αφορούν. Το αποτέλεσμα του διαλόγου που θα είναι συναινετικό, θα θεσμοθετηθεί σε ρυθμίσεις οι οποίες θα διευκολύνουν την άσκηση αυτών των επαγγελμάτων.

Θέλω να σημειώσω ότι ο Υπουργός Εθνικής Οικονομίας δεν αναφέρθηκε σ'αυτήν τη φάση σε κανένα συγκεκριμένο επάγγελμα, γιατί πρέπει όλα τα επαγγέλματα που σήμερα στην Ελλάδα συγκροτούν κατά την άσκησή τους την ενιαία οικονομική δραστηριότητα στη χώρα, να διερευνηθούν, να αρθούν τα αντικίνητρα και οι στρεβλώσεις που υπάρχουν και να διευκολυνθεί η διαδικασία αδειοδότησης των επαγγελμάτων αυτών στην κατεύθυνση της βελτίωσης της αποτελεσματικότητας της εθνικής οικονομίας, του οικονομικού συστήματος της χώρας.

Οι δυσκαμψίες που έχουν υπάρξει πρέπει να αρθούν και νομίζω ότι είναι η ώρα να το πράξουμε. 'Ηθελα να σημειώσω ότι όπως γνωρίζει ο κύριος συνάδελφος απαγορεύεται σήμερα η χορήγηση αδειών επιβατηγών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως στο λεκανοπέδιο Αττικής, δηλαδή, στην περιοχή Αθηνών, Πειραιώς και περιχώρων και επιτρέπεται μόνο στην υπόλοιπη Ελλάδα με όρους και προϋποθέσεις, οι οποίες είναι πάρα πολύ συγκεκριμένες και δίνονται με διαδικασία την οποία ελέγχει ο οικείος Νομάρχης.

Θέλω να σημειώσω ότι για την Κυβέρνηση και για το Υπουργείο Μεταφορών που έχει την καθ' ύλην αρμοδιότητα του θέματος δεν υπάρχει αυτήν τη στιγμή θέμα μεμονωμένης αλλαγής του καθεστώτος που διέπει τη χορήγηση αδειών ταξί στην ευρύτερη περιοχή του λεκανοπεδίου Αττικής. Θα συζητηθούν όλα. Και πρέπει να σας πω ότι είναι ορθή κατά βάση η διαπίστωση του κυρίου συναδέλφου ότι μία αιφνιδιαστική, χωρίς διάλογο και έξω από συναινετικό πλαίσιο αλλαγή του καθεστώτος, βεβαίως θα επέφερε ταχύτατη απαξίωση του περιουσιακού στοιχείου, το οποίο διαθέτει ο ιδιοκτήτης του ταξί.

Η Κυβέρνηση μέσα από έναν ουσιαστικό διάλογο θα δει συνολικά το πρόβλημα και θα συναποφασίσει με τους ενδιαφερομένους τις λύσεις, οι οποίες θα διευκολύνουν την ακώλυτη συνέχιση της άσκησης του επαγγέλματός τους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Ο κ. Λαφαζάνης έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Ζήτησα από τον κύριο Υπουργό - ομιλεί φυσικά εκ μέρους της Κυβέρνησης- να δώσει ορισμένες διαβεβαιώσεις σήμερα, οι οποίες θα καθησυχάζουν γενικώς τα επαγγέλματα, αλλά ειδικότερα τους επαγγελματίες ιδιοκτήτες ταξί. Πολύ φοβάμαι ότι επιτείνατε τις ανησυχίες που έχω σημειώσει και καταγράψει με την ερώτησή μου.

Είπατε πιο συγκεκριμένα ότι αυτήν τη στιγμή δεν σκεπτόσαστε να αλλάξετε τον τρόπο αδειοδότησης και χορήγησης αδειών ταξί. Το "αυτήν τη στιγμή" επιτρέψτε μου να πω ότι αφήνει ανοιχτή τη δυνατότητα αύριο, μεθαύριο, αντιμεθαύριο, μετά από έξι μήνες να γίνουν αλλαγές δραστικές, αλλαγές δραματικές οι οποίες θα επιφέρουν βλάβη σε ένα ολόκληρο επαγγελματικό κλάδο και συντείνουν σ' αυτό που έγραψα και στην ερώτησή μου, δηλαδή στην "απαξίωση της περιουσίας τους". Και πολύ φοβάμαι ότι επιτείνετε τις ανησυχίες διότι εδώ γενικεύσατε το θέμα και είπατε ότι έχετε μπει σε μία φάση διερεύνησης για όλα τα επαγγέλματα.

Κύριε Υπουργέ, διερευνήσεις μπορούν να κάνουν οι πάντες προς πάντες και η Κυβέρνηση φυσικά είναι η πιο αρμόδια να τις κάνει. Αλλά όταν κάνετε τέτοιου είδους διερευνήσεις, πρώτα θα κάνετε τη δική σας μελέτη, τη δική σας προσπάθεια και μετά θα βγαίνετε να κάνετε δηλώσεις. Και, εν πάση περιπτώσει, αν βρίσκεστε σε ένα στάδιο διερεύνησης δεν είναι δυνατόν αυτήν τη διερεύνηση να την κοινοποιείτε με ένα στεντόρειο τρόπο ώστε

να δημιουργείτε ανησυχίες, φόβους και γενική ανασφάλεια. Και αυτό έχετε προκαλέσει και δυστυχώς πολύ φοβάμαι ότι αυτό πράξατε και σήμερα. Αντί να καθησυχάσετε, επιτείνατε τις ανησυχίες.

Τελειώνω, λέγοντας ότι δεν είναι δυνατόν να επικαλείστε συνεχώς την Ευρωπαϊκή 'Ενωση για την πολιτική που ασκείτε σε όλα τα θέματα. Πολύ καλώς πράξατε σήμερα και είπατε ότι δεν υπάρχουν δεσμεύσεις. Αλλά δυστυχώς και αυτό το είπε ο κ. Παπαντωνίου.

Προσπαθώντας να δικαιολογήσει δηλαδή, μία πολιτική η οποία είναι επιζήμια, είναι επιβαρυντική, συνεχώς επικαλείται την Ευρωπαϊκή 'Ενωση. Το έπραξε και τώρα.

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

Καλώς δεν το κάνατε εσείς, αλλά πολύ φοβάμαι ότι οι δηλώσεις σας δεν καθησυχάζουν, αλλά ανησυχούν περισσότερο. Και δεν απαντήσατε αν μέσα στη διερεύνηση είναι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε ολοκληρώστε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ: Με συγχωρείτε, κύριε Πρόεδρε, τελειώνω.

Μέσα στη διερεύνηση είναι να δώσετε άδειες ταξί και σε εταιρείες, πλην φυσικών προσώπων; Θα ήθελα μία δεσμευτική απάντηση αν το διερευνάτε και αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο, για δύο λεπτά.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας): Κύριε Πρόεδρε, νομίζω ότι πρέπει να καταστεί σαφές ότι ο κοινοβουλευτικός έλεγχος δεν προσφέρεται για τη δημιουργία εντυπώσεων. Και το λέω τούτο γιατί η θέση της Κυβέρνησης είναι πολύ συγκεκριμένη και σαφής.

Το θέμα της διερεύνησης των λεγομένων κλειστών επαγγελμάτων είναι θέμα υπαρκτό στο κυβερνητικό πρόγραμμα του ΠΑΣΟΚ και αυτή η διερεύνηση θα ξεκινήσει το συντομότερο δυνατό. Η δημιουργία ενός συγκεκριμένου μηχανισμού καταγραφής των γραφειοκρατικών στρεβλώσεων που συνδέονται με τα κλειστά επαγγέλματα και εμποδίζουν την ανάπτυξη του ανταγωνισμού θα διερευνηθεί με τους όρους που κατά την προηγούμενη παρέμβασή μου σημείωσα.

Στις προθέσεις της Κυβέρνησης είναι η κατάργηση όλων των αντικινήτρων που εμποδίζουν την είσοδο και την έξοδο σε συγκεκριμένα επαγγέλματα. Προς την κατεύθυνση αυτή θα υπάρξει συνεργασία με τους φορείς, διάλογος εξαντλητικός με τους ενδιαφερόμενους και το συναινετικό αποτέλεσμα του διαλόγου θα θεσμοθετηθεί ως νέα ρύθμιση.

Το Υπουργείο Μεταφορών ως καθ'ύλην αρμόδιο Υπουργείο για τα θέματα των ταξί δεν απασχολείται αυτήν τη στιγμή με μελέτη αλλαγής του συστήματος αδειοδότησης και αυτή η απάντηση είναι σαφής και νομίζω ότι καθησυχάζει τους πάντες. Και θέλω να σημειώσω ότι όταν μιλάμε για απελευθέρωση της αγοράς των μεταφορών αναφερόμαστε ιδιαίτερα στις οδικές και αεροπορικές μεταφορές που οι αγορές αυτές έχουν ήδη απελευθερωθεί. Και για τα θέματα της λειτουργίας των ταξί υπάρχει ρύθμιση και από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα που αναφέρεται σε ζητήματα που δεν μας απασχολούν. Παραδείγματος χάριν, στο θέμα υιοθέτησης ταξιμέτρου στα ταξί. Δεν απασχολεί αυτήν τη στιγμή, ούτε απασχόλησε την Ευρωπαϊκή 'Ενωση το πρόβλημα της αδειοδότησης των ταξί ή της λειτουργίας των ταξί, όπως εσείς θέλετε να αποδώσετε ότι η Κυβέρνηση υποστηρίζει.

Και κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε...

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Κύριε Υπουργέ, τελειώνετε.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας): Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, θέλω να σημειώσω ότι ο διάλογος θα είναι ουσιαστικός με τους ενδιαφερόμενους και το συναινετικό αποτέλεσμα του διαλόγου θα περιβληθεί τη θεσμική εκείνη ρύθμιση, η οποία θα ισχύσει στο μέλλον.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Αγαπητοί συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ" με θέμα "Πεντακόσια χρόνια έντυπης παράδοσης του Νέου Ελληνισμού", πενήντα μαθητές και είκοσι συνοδοί από το Α' δημοτικό σχολείο Θέρμης Θεσσαλονίκης.

Τους καλωσορίζουμε στο Ελληνικό Κοινοβούλιο.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες)

Κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη των

ΕΠΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Θα συζητηθεί η υπ'αριθμ. 3/16-5-2000 επερώτηση των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας κυρίων Θεόδωρου Κασσίμη, Παναγιώτη Παναγιωτόπουλου, Βασιλείου Κορκολόπουλου, Αθανασίου Δαβάκη, Νικολάου Γκελεστάθη, Ελευθερίου Παπαγεωργόπουλου και Αναστασίου Παπαληγούρα, σχετικά με την αντιμετώπιση του προβλήματος των οδικών ατυχημάτων και την οδική ασφάλεια στη χώρα, προς τους Υπουργούς Μεταφορών και Επικοινωνιών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων και Δημόσιας Τάξης.

Σας κάνω γνωστό ότι στη συζήτηση της επερώτησης αυτής ορίζεται ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας ο Βουλευτής Κορινθίας κ. Αναστάσιος Παπαληγούρας.

Το λόγο έχει ο κ. Θεόδωρος Κασσίμης, για είκοσι λεπτά.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Θα ευχόμουν, κύριοι συνάδελφοι, να ήταν στην Αίθουσα σήμερα περισσότεροι νέοι συνάδελφοι, ώστε να διαπιστώσουν από τη μια μεριά τι σημαντική δουλειά γίνεται στο Ελληνικό Κοινοβούλιο, αλλά ταυτόχρονα πόσο αδύναμο είναι στην ουσία το Σώμα να υλοποιήσει μέτρα πολιτικής στα οποία όλοι έχουμε συμφωνήσει, επειδή τα θεωρούμε πάρα πολύ σημαντικά για τη χώρα και το λαό μας. Αλλά όταν δεν υπάρχει κυβερνητική βούληση για την υλοποίησή τους, το Σώμα είναι εντελώς αδύναμο.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική 'Εδρα καταλαμβάνει η Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής, κ. **ΑΝΝΑ ΜΠΕΝΑΚΗ-ΨΑΡΟΥΔΑ**)

Πριν από πέντε χρόνια, με συμφωνία όλων των κομμάτων που τότε συμμετείχαν στο Κοινοβούλιο αποφασίστηκε η δημιουργία μιας διακομματικής επιτροπής για να μελετήσει το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων. Συμμετείχαν είκοσι τρεις αξιόλογοι συνάδελφοι επί ένα χρόνο, από όλες τις πτέρυγες της Βουλής, διέθεσαν εκατοντάδες ώρες ακροάσεων -αν θυμούμαι καλά κάλεσαν στην επιτροπή περισσότερους από εξήντα πέντε εκπροσώπους φορέων ή εμπειρογνώμονες- ώστε να μελετήσουν το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων, τα αίτιά τους και να καταλήξουν σε ένα πολύ σημαντικό πόρισμα, το οποίο κατέθεσαν στην Ολομέλεια της Βουλής το Μάρτιο του 1996.

Θέλω να υπενθυμίσω ότι τα μέλη της επιτροπής πιέστηκαν να τελειώσει το Μάρτιο του 1996 το πόρισμα και να κατατεθεί, διότι η Κυβέρνηση έλεγε τότε ότι βιαζόταν να υλοποιήσει τις προτάσεις της επιτροπής πριν από τις εκλογές. Οι εκλογές όπως ενθυμείσθε έγιναν το Σεπτέμβριο του 1996 και όχι μόνο δεν υλοποιήθηκε κανένα μέτρο, αλλά δεν συζητήθηκε το πόρισμα στη Βουλή.

Το πόρισμα της επιτροπής αυτής, κύριοι συνάδελφοι, συζητήθηκε την 1η Φεβρουαρίου 1999. Και ξέρετε πώς συζητήθηκε; Μετά από πίεση, για να χρησιμοποιήσω μια ήπια έκφραση, της Νέας Δημοκρατίας ότι "αν δεν ορισθεί η συζήτηση του πορίσματος δεν ψηφίζουμε το νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας". Σύμφωνα με τα στοιχεία που συγκέντρωσε η επιτροπή τότε, η χώρα μας κατέχει την πρώτη θέση στα τροχαία ατυχήματα στην Ευρώπη και μόνο σε ορισμένες παραμέτρους του προβλήματος έχει προβάδισμα η Πορτογαλία.

Εκείνο που μας ανησύχησε περισσότερο είναι ότι τα τελευταία είκοσι χρόνια, ενώ σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης τα τροχαία ατυχήματα και οι θάνατοι από αυτά ακολουθούν πτωτική πορεία, στην Ελλάδα έχουν ακολουθήσει μια εντυπωσιακή αύξηση.

Στην εικοσαετία 1975-1995, ο αριθμός των νεκρών σε οδικά ατυχήματα μειώθηκε στο Βέλγιο κατά 25%, στη Δανία κατά 28%, στη Γερμανία κατά 35%, στην Αυστρία κατά 38%, στην Ολλανδία κατά 41%, στη Βρετανία κατά 45%, στη Φιλανδία και τη Σουηδία κατά 48% και στο Λουξεμβούργο κατά 49%. Ακόμα και στην Πορτογαλία, η οποία δε φημίζεται για την οδική ασφάλεια, η μείωση του αριθμού των ατυχημάτων έφθασε στο 22%.

Αντίθετα, στη χώρα μας, την Ελλάδα, στο ίδιο διάστημα οι νεκροί αυξήθηκαν κατά 105%. 'Οταν φθάσαμε να συζητήσουμε το πόρισμα στη Βουλή, το Φεβρουάριο του 1999, το πρόβλημα είχε ήδη διογκωθεί. 'Ετσι διαπιστώσαμε ότι το 1998 δύο χιλιάδες διακόσια δεκαοκτώ άτομα έχασαν τη ζωή τους σε είκοσι τέσσερις χιλιάδες οκτακόσια εβδομήντα πέντε τροχαία ατυχήματα, ενώ οι τραυματίες ξεπέρασαν τους τριάντα πέντε χιλιάδες.

'Εχουν περάσει δεκαέξι μήνες από εκείνη τη συζήτηση και από τις υποσχέσεις που έδωσε τότε ο Υπουργός Μεταφορών, αλλά δυστυχώς δεν έγινε τίποτε συγκεκριμένο.

Οι νεκροί συνεχίζουν να ξεπερνούν τις δύο χιλιάδες το χρόνο. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία η πρώτη αιτία θανάτου στους νέους μέχρι είκοσι τεσσάρων χρονών είναι τα ατυχήματα και μεταξύ αυτών την πρώτη θέση κατέχουν τα οδικά ατυχήματα.

Ταυτόχρονα, πέραν του κοινωνικού κόστους, το οικονομικό κόστος για την πατρίδα μας από τα τροχαία ατυχήματα πλησιάζει τα εκατόν πενήντα δισεκατομμύρια (150.000.000.000) δραχμές το χρόνο. Σκεφθείτε με τα χρήματα αυτά τι παρεμβάσεις θα μπορούσαμε να είχαμε κάνει για την τροχαία ασφάλεια.

Η ευθύνη για την αντιμετώπιση όλων των αιτιών που εκτρέφουν τη μάστιγα των τροχαίων ατυχημάτων είναι διάσπαρτη με αποτέλεσμα κανείς να μην αναλαμβάνει πραγματικά την ευθύνη απέναντι στην ελληνική κοινωνία. Γι' αυτό άλλωστε είχαμε προτείνει ομόφωνα να προχωρήσει η Κυβέρνηση στη δημιουργία ενός εθνικού συμβουλίου εθνικής ασφάλειας, το οποίο να έχει, ως στόχο τη χάραξη της εθνικής πολιτικής και την εποπτεία της εφαρμογής της, συνεπικουρούμενο από το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας. Για να ξεπεραστούν τα προβλήματα της διασποράς αρμοδιοτήτων σε διάφορα Υπουργεία και φορείς, είχαμε προτείνει να δημιουργηθεί μια ειδική γραμματεία, παρά τω Πρωθυπουργώ, η οποία θα έχει και την ευθύνη του εθνικού συμβουλίου. Αντ' αυτών ο τότε Υπουργός Μεταφορών, κ. Μαντέλης, την 1η Φεβρουαρίου 1999 μας είπε, μάλιστα, κύριοι συνάδελφοι. Διαβάζω επί λέξει τι είπε: Πρόσφατα συζητήθηκε και αποφασίστηκε να υπάρξει μόνιμη διϋπουργική επιτροπή που θα συντονίζει τα συναρμόδια Υπουργεία για την καταπολέμηση της μάστιγας των τροχαίων ατυχημάτων. Φαίνεται, όμως, ότι η διϋπουργική επιτροπή, κύριε Υπουργέ, έπεσε θύμα τροχαίου ατυχήματος και αυτή. Λυπούμαι που δεν είναι εδώ ο Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ για να μας μιλήσει για τη σοβαρή δουλειά που γίνεται στα εθνικά δίκτυα, στους αυτοκινητόδρομους. Είμαι βέβαιος ότι για όλα αυτά θα μας έλεγε. Δεν θα μας έλεγε, όμως, ότι το 73% των οδικών τροχαίων ατυχημάτων γίνεται έξω και μακριά από τους εθνικούς αυτοκινητόδρομους. Γίνονται στα επαρχιακά και στα άθλια αστικά δίκτυα. Γίνονται στους δρόμους εκείνους που δεν υπάρχει γραμμογράφηση. Στους δρόμους εκείνους που τη νύχτα υπάρχει ομίχλη και δεν βλέπεις πού πάει ο δρόμος και που βγαίνεις έξω από το δρόμο. Στους δρόμους εκείνους οι οποίοι δεν έχουν καθόλου φωτισμό και έχουν παραπλανητική ή ελλιπή σήμανση.

Με αυτήν την ευκαιρία, θέλω να πω τα εξής: Υπάρχει κάποιος περίεργος τύπος, για ορισμένους πολύ περίεργος, αλλά για μένα πάρα πολύ αξιόλογος και πολύ υπεύθυνος δημοσιογράφος. Είναι ο Κώστας ο Καβαθάς που εκδίδει τους "ΤΕΣΣΕΡΙΣ ΤΡΟΧΟΥΣ". Επί τριάντα χρόνια ο κ. Καβαθάς έχει αφιερώσει χιλιάδες ώρες, εκατοντάδες σελίδες και έχει κάνει αποτύπωση προβληματικών σημείων, σημείων παγιδών, τα οποία έχει αναφέρει σε πολύ μεγάλη έκταση του εθνικού μας δικτύου, αλλά κανείς δεν του έχει δώσει καμιά σημασία.

Στον ίδιο προσανατολισμό κινείται ένας άλλος αξιόλογος δημοσιογράφος ο 'Αρης Σταθάκης, ο οποίος συνεχώς ανακαλύπτει και παρουσιάζει όπου πάει σημεία που αποτελούν αποδεδειγμένη αιτία τροχαίου ατυχήματος.

Ποτέ δεν τους φώναξε κανείς αρμόδιος να τους πει βρε παιδιά, έχετε κάνει χιλιάδες χιλιόμετρα. Με τη διαστροφή που έχετε να βοηθήσετε την οδική ασφάλεια έχετε μια εμπειρία. Τι έγινε με όλα αυτά τα οποία έχετε. Για να δούμε πώς θα τα διορθώσουμε. Αλλά όχι αυτό. Κανείς δεν πήρε τα έντυπα που είναι γραμμένα αυτά και να πει στο 73ο χιλιόμετρο εκεί δεξιά, συμβαίνει αυτό, έχουν σκοτωθεί επτά γιατί η στροφή είναι ανάποδη. Κανείς απολύτως. Αδιαφορεί τελείως η πολιτεία για την ουσία της προστασίας των πολιτών στους δρόμους της χώρας.

Για να διαπιστώσετε δε πόσο πολύ ενδιαφέρεται και το Υ-

ΠΕΧΩΔΕ θα σας πω το εξής. Πριν από δυο χρόνια κατέθεσα μια ερώτηση και επεσήμανα ότι σε ορισμένες περιοχές της χώρας, οι θερμοκρασιακές μεταβολές δημιουργούν πρόβλημα στην άσφαλτο, η οποία γλυστράει πάνω στο υπόστρωμα, με αποτέλεσμα να δημιουργεί παγίδες ατυχημάτων. Και είπα ότι σε όλο τον κόσμο χρησιμοποιούν ειδικά ασφαλτογαλακτώματα για να αντιμετωπίσουν αυτήν τη συμπεριφορά των δρόμων. Και ρώταγα, γιατί το ΥΠΕΧΩΔΕ δεν καθιερώνει να χρησιμοποιούνται και εδώ. Πήρα, λοιπόν, μια απάντηση από τον τότε Υφυπουργό τον κ. Βερελή, ο οποίος μου κοινοποίησε δυο εγκυκλίους του Υπουργείου και μου έλεγε επί λέξει: "Σ' αυτές τις εγκυλίους επισημαίνονται τα πλεονεκτήματα των ασφαλτικών γαλακτωμάτων και συστήνεται η χρήση τους". Και ερωτώ, κύριοι συνάδελφοι, σε ποιον συστήνεται η χρήση τους; Η Γενική Γραμματεία Δημοσίων 'Εργων συστήνει με εγκύκλιό της στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων 'Εργων η οποία βγάζει τις προδιαγραφές των δρόμων και των ασφαλτοπηγμάτων να χρησιμοποιεί γαλακτώματα; 'Η περιμένει ο κύριος Υφυπουργός ότι η φιλοπατρία των εργολάβων θα τους κάνει από μόνους τους πέραν των συμβατικών υποχρεώσεων να χρησιμοποιήσουν ασφαλτογαλακτώματα για να αντιμετωπίσουν αυτήν την κατάσταση; Νομίζω ότι κοροϊδευόμαστε έτσι. Κάποιος περιπαίζει κάποιον. Αλλά τελικά αυτός που την πληρώνει είναι ο ελληνικός λαός και το πληρώνει με τη ζωή του.

Να μιλήσουμε για τις σημάνσεις. Μπαίνει μια καινούρια πινακίδα και υπάρχουν και τρεις παλιές, κάνουν ανταγωνισμό η ΔΕΗ, ο ΟΤΕ και οι κηπουροί των δήμων ποιος θα κρύψει καλύτερα τις πινακίδες στις γωνιές του δρόμου; Πηγαίνετε στην Κηφισίας να δείτε. Σε κεντρικό δρόμο το 60% των πινακίδων είναι κρυμμένες. Και υπάρχει η λογική, ήρθε η ΔΕΗ και το έβαλε. Η Κυβέρνηση είναι για να ελέγχει λίγο τα πράγματα.

Και επειδή μιλάμε για πινακίδες στο ύψος του Νέου Ψυχικού, έχει βάλει το ΥΠΕΧΩΔΕ δυο κακάσχημες πινακίδες στη διαχωριστική λωρίδα στην Κηφισίας. Εκεί είναι ένα παρκάκι όπου έχουν φυτεύσει πέντε δένδρα και λίγο γκαζόν. Γράφει η πινακίδα, "συντηρείται από το ΥΠΕΧΩΔΕ", και όλοι οι 'Ελληνες μένουν έκπληκτοι, τι μεγάλο επίτευγμα του ΥΠΕΧΩΔΕ! Κακοσυντηρεί, κατακιτρινισμένο είναι το γκαζόν εκεί. Το δε τρομερό είναι μόλις περάσεις την Κατεχάκη από κάτω στην έξοδο είναι τα παρτέρια του Δήμου Αθηναίων, τα οποία είναι ωραία, πράσινα, δροσερά, καλοσυντηρημένα, χωρίς καμία ταμπέλα, που να λέει ποιος τα συντηρεί. Αυτό το οποίο μας έμεινε είναι πως θα κάνουμε την κόντρα ποιος συντηρεί καλύτερα το διαχωριστικό παρκάκι. Αλλά διαχωριστικά κρηπιδώματα στους δρόμους της χώρας δεν υπάρχουν και μην ακούσω ως απάντηση γι' αυτά που έγιναν στις εθνικές οδούς, αυτά υποχρεωθήκαμε να τα κάνουμε, όπως και τον έλεγχο των δρόμων, διότι είναι χρηματοδοτούμενα και μας τράβηξαν προ τριετίας τα αυτιά πολύ άσχημα από τις Βρυξέλλες και μας είπαν ότι, αν συνεχίσετε έτσι, λεφτά δεν έχει.

Ο κ. Μαντέλης θα θυμάται πολύ καλά, όταν είχαμε μιλήσει τότε για την παιδεία. Είναι πολύ σημαντικό. Δεν υπάρχει οδική παιδεία στη χώρα μας. Εδώ, συμβαίνει το εξής εντυπωσιακό φαινόμενο. Το μεγάλο αυτοκίνητο, λεωφορείο ή φορτηγό, κυνηγά το μικρό. Το μικρό αυτοκίνητο κυνηγά το μηχανάκι και το μηχανάκι κυνηγά τον πεζό. Αυτή είναι η εικόνα της οδικής συμπεριφοράς μας στην Ελλάδα.

Ακούστηκαν πολλά περί παιδείας για την οδική συμπεριφορά, περί μαθημάτων οδικής συμπεριφοράς στα σχολεία κλπ. Τίποτα απ'αυτά δεν έχει γίνει. 'Εγιναν δυο-τρία πάρκα αλλά μείναμε εκεί.

Είχε πει ο κύριος Υπουργός ότι έχουν εξευρεθεί και οι πόροι, αλλά δεν προχώρησαν. Ακούω διάφορες δικαιολογίες ότι "δεν θέλουν οι δήμοι". Μα, αν θυμάμαι καλά, είναι ότι ένας μεγάλος αριθμός δήμων εκδήλωσαν ενδιαφέρον, αλλά ούτε και εκεί δεν έγιναν. Και πάνω απ'όλα, δεν έχει μια σταθερή πολιτική και τακτική η Κυβέρνηση. Ας πάρουμε τις ζώνες. Πρέπει να γίνει ένα θανατηφόρο ατύχημα το οποίο να πάρει έκταση στα μέσα επικοινωνίας για να έχουμε επί είκοσι ημέρες έλεγχο της ζώνης. Την εικοστή ημέρα, το ξεχάσαμε. Πρέπει να σκοτώσει κάποιος μεθυσμένος στον παραλιακό δρόμο κάποιους πεζούς για να κάνουμε επί δυο τρεις μήνες έλεγχο αλκοτέστ. Μέχρι εκεί όμως.

Θα ήθελα να σας πω και κάτι άλλο. Θυμάστε πολύ καλά όταν εγκαινιάσθηκε η νέα γραμμή του μετρό, αυτή η κουτσουρεμένη. Τότε βγήκαν οι Υπουργοί με μεγάλη ηδονή και είπαν "έφτιαξε η κυκλοφορία, άδειασε εκείνη η Μεσογείων και η Κηφισίας. 'Εφευγες σφαίρα." Αυτό, βάσταξε μέχρι προ των εκλογών. Μετά τις εκλογές, δεν πειράζει, αφήστε τους υπηκόους να θέλουν μια ώρα να πάνε από την Αγία Παρασκευή μέχρι τους Αμπελοκήπους ή από την Κηφισιά μέχρι τους Αμπελοκήπους. Θα μου πείτε ότι φταίει η Τροχαία. Δεν φταίει η Τροχαία. Η Τροχαία πήρε εντολή τότε, για να φανεί πόσο μεγάλο επίτευγμα ήταν ότι μετά από δεκαοκτώ χρόνια λειτούργησε ένα κομμάτι του μετρό, να πέσει με τα μούτρα στους δρόμους αυτούς. 'Επεσε, αλλά δεν έχει άνδρες για να συνεχίσει. Θα μπορούσε η Τροχαία να το κάνει. Αλλά η Τροχαία θέλει ενίσχυση.

Επίσης, το Ευγενίδειο τύπωνε διάφορα βιβλιαράκια. Είχε τυπωθεί κάτι για τη μοτοσυκλέτα. Τι έγιναν αυτά; Πήγαν σε ανακύκλωση; Πάντως, στα σχολεία δεν πήγαν. Πουθενά δεν τα είδαμε. Πού βρίσκονται;

Κύριοι συνάδελφοι, δεν θέλω να σας κουράσω, γιατί μπορούμε να μιλάμε ώρες για τις παγίδες που αντιμετωπίζει κάθε μέρα ο 'Ελληνας πολίτης, είτε πεζός είτε εποχούμενος. Και μπορούμε να γράψουμε εκατοντάδες σελίδες βιβλίων για την ολιγωρία και αδιαφορία της ελληνικής πολιτείας. Δυστυχώς, υπάρχει πλήρης αδιαφορία για μια σταθερή πολιτική για τη νομοθέτηση σταθερών κονδυλίων για την προστασία των πολιτών, για την προστασία των δρόμων. Υπάρχει αδιαφορία στο συντονισμό των αρμόδιων φορέων. Το δικό μας δίκτυο συνεχίζει να κρύβει παγίδες θανάτου. Τα Ελληνόπουλα -θα το επαναλάβω- μέχρι είκοσι τεσσάρων ετών αντιμετωπίζουν ως πρώτη αιτία θανάτου τα ατυχήματα και ανάμεσά τους την πρώτη θέση κατέχουν τα τροχαία ατυχήματα. Και αντί για όλα αυτά η Κυβέρνηση ικανοποιείται με το να τοποθετεί ταμπέλες "το διαχωριστικό διάζωμα συντηρείται από το ΥΠΕΧΩΔΕ".

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ ('Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο Πρόεδρος του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Κωνσταντόπουλος, ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο στη συζήτηση της σημερινής επερώτησης, το Βουλευτή κ. Αθανάσιο Λεβέντη.

Ο κ. Παναγιωτόπουλος έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κύρια Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι θα συμφωνήσουμε πως η αποτελεσματικότητα του πολιτικού συστήματος και η αξιοπιστία του πολιτικού λόγου που διατυπώνεται από τους λειτουργούς του δεν κρίνεται στις συζητήσεις περί διαγραμμάτων, αλλά κρίνεται κυρίως στο κατά πόσο διευκολύνει, κάνει καλύτερη την καθημερινότητα του 'Ελληνα πολίτη, του 'Ελληνα και της Ελληνίδας.

Εάν, λοιπόν, πάρουμε ως μέτρο κρίσεως της αποτελεσματικότητας της πολιτικής στην Ελλάδα αυτό το πολύ απλό μέτρο που υιοθετείται τουλάχιστον και στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες, πιστεύω ότι θα συμφωνήσουμε, θα συμφωνήσει και ο πλέον καλόπιστος παρατηρητής ότι η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. υπό τον κ. Σημίτη έχει δώσει εξετάσεις και έχει αποτύχει. Και αυτή η αποτυχία επιβεβαιώνεται και τεκμηριώνεται καθημερινά. Με άλλα λόγια, δηλαδή, στα λόγια και στις θυσίες καλούμε τον ελληνικό λαό να συνεισφέρει -έχουμε εκσυγχρονισμό, έχουμε εξευρωπαϊσμό- και στα έργα έχουμε μία τριτοκοσμική πραγματικότητα.

Κατά τούτο πιστεύω ότι η διαδικασία κοινοβουλευτικού ελέγχου που δρομολόγησε η Νέα Δημοκρατία διά της σημερινής επερωτήσεως είναι εξόχως πολιτική διαδικασία και αφορά σε ένα θέμα, το οποίο δεν είναι τεχνικό, είναι βαθύτατα πολιτικό. Πολιτικό είναι ό,τι αφορά στη συντεταγμένη κοινωνία και τα μέλη της. Είναι βαθύτατα πολιτικό ζήτημα. Εκεί δοκιμάζεται η πολιτική κατ' εξοχήν, εκεί δοκιμάζεται η Κυβέρνηση.

Είπα: "Δοκιμάζεται η Κυβέρνηση". Αν κοιτάξουμε γύρω μας, θα διαπιστώσουμε ότι -ειπώθηκε από τον κ. Κασσίμη πριν, έχει καταγραφεί και στο κείμενο της επερωτήσεως- τρεις είναι οι βα-

σικοί παράγοντες που συνιστούν την κύρια ευθύνη για τη σημερινή απαράδεκτη κατάσταση του ακήρυκτου πολέμου και των χιλιάδων θυμάτων στο οδικό δίκτυο της χώρας μας: η συμπεριφορά των οδηγών, η κατάσταση του οδικού δικτύου, η κατάσταση των κυκλοφορούντων οχημάτων. Τις υπόλοιπες παραμέτρους του ζητήματος θα θίξουν οι εκλεκτοί συνάδελφοι που θα ακολουθήσουν. Επιτρέψτε μου να φωτίσω εγώ μία παράμετρο που αφορά στη θεσμική ανεπάρκεια της Κυβέρνησης στο να καλύψει από πλευράς εποπτείας, ελέγχου και συντονισμού με τα κατάλληλα θεσμικά όργανα και την επιβεβλημένη λειτουργία τους το μείζον αυτό θέμα.

Δικαιούμεθα σήμερα να αναρωτηθούμε, όταν από το Μάιο του 1996 έχουμε ανά χείρας, κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τη θαυμάσια αυτή δουλειά που έκανε η διακομματική κοινοβουλευτική επιτροπή της Βουλής των Ελλήνων για τη μελέτη του προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων, γιατί επί τέσσερα χρόνια το μεγαλύτερο μέρος των αποφάσεων αυτών του πορίσματος, πρακτικών συστάσεων, δεν εφαρμόστηκε.

Γιατί για παράδειγμα καθυστερεί από το Μάιο του 1996 η ίδρυση του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και της Ειδικής Γραμματείας Οδικής Ασφάλειας που προβλέπονται από το πόρισμα της διακομματικής κοινοβουλευτικής επιτροπής για τα τροχαία. Αντί αυτών ιδρύθηκε η Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας στο Υπουργείο Μεταφορών με περιορισμένες δυνατότητες και, ας μου επιτραπεί να πω, με όχι ιδιαίτερο έργο.

Γιατί η Κυβέρνηση στα πλαίσια ενός απαραίτητου εθνικού σχεδιασμού δεν έχει προσδιορίσει και δεν προσδιορίζει από χρόνο σε χρόνο ποσοτικοποιημένους εθνικούς στόχους μείωσης των οδικών ατυχημάτων, όπως κάνει, κυρία Πρόεδρε, η κάθε ιδιωτική επιχείρηση. Λέει από χρόνο σε χρόνο: "Βάζω κάποιους στόχους". 'Οπως κάνει η απλή ελληνική οικογένεια: στοχοδιάγραμμα. Γιατί δεν λέτε: "Από χρόνο σε χρόνο σε τι ποσοστό θα πρέπει να μειώσουμε αυτήν την απαράδεκτη κατάσταση". Ούτε αυτό συμβαίνει.

Γιατί καθυστερεί από το 1996, χρονικό σημείο αναφοράς για τη διαπιστωμένη, την κραυγαλέα ανεπάρκεια της Κυβέρνησης η θέσπιση σταθερών πιστώσεων από τον κρατικό προϋπολογισμό και πόρων από άλλες πηγές για την οδική ασφάλεια και η σύσταση του σχετικού ειδικού λογαριασμού που προβλέπεται από το πόρισμα.

Και άλλα "γιατί". Πολλά "γιατί". Γιατί η Κυβέρνηση δεν έχει εφαρμόσει ένα σχέδιο αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των έστω και αποσπασματικών ενεργειών της; Γιατί δεν έχει ιδρυθεί το ινστιτούτο οδικής ασφάλειας που προτάθηκε και αυτό από τη διακομματική επιτροπή;

Μία επερώτηση με πλήθος "γιατί". Εύχομαι να λάβουν την απάντησή τους όχι μέσω εξακολουθητικού μέλλοντος, "θα, θα, θα", σε αυτήν την Αίθουσα, αλλά να λάβουν την απάντησή τους με έργα έξω, στην καθημερινότητα του 'Ελληνα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ ('Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Βασίλης Κορκολόπουλος για πέντε λεπτά.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΡΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν σας κρύβω ότι η αφορμή που υπέγραψα την επερώτηση της Νέας Δημοκρατίας είναι για να επισημάνω τα εξής:

Αναφέρομαι ως Βουλευτής Ηλείας, κύριοι Υπουργοί, στην παράκαμψη της Πάτρας.

Η Κυβέρνηση εμφάνισε πριν από τις εκλογές κάτι μακέτες και είπε ότι θα είναι έτοιμη το 2001. Ως υπεύθυνος μηχανικός είπα ότι υπολογίζω πως δεν μπορεί να είναι έτοιμη πριν από το 2004 . Ξέρετε τι απάντηση πήρα, κύριοι Υπουργοί; 'Οτι εμείς σχεδιάζουμε -λέει- να δώσουμε το ένα τούνελ στην κυκλοφορία.

Κυρία Πρόεδρε, δεν υπάρχει πιο επικίνδυνο -και πρόσφατα έγινε στην Ευρώπη ένα φοβερό δυστύχημα- από το να δίνεις σε τούνελ μόνο τον ένα κλάδο για αμφίδρομη κυκλοφορία. Αυτήν την πολιτική ακολουθεί το Υπουργείο Δημοσίων 'Εργων.

Δεύτερον, η περίφημη οδός Αθήνα-Κόρινθος: Κυρία Πρόεδρε, δεν ξέρω αν έχετε πάει πρόσφατα, τα δύο-τρία τελευταία χρόνια, και θα έχετε διαπιστώσει ότι στο ύψος των Αγίων Θεοδώρων λειτουργούν παράνομα -δεν ξέρω πώς- δύο πρατήρια χωρίς να έχουν την κατάλληλη διασύνδεση με την Εθνική Οδό. Δεν αναφέρομαι στα πρατήρια στο ύψος των Μεγάρων.

'Εχω κάνει επανειλημμένα ερωτήσεις και δεν πήρα καμία απάντηση γιατί αυτά τα πρατήρια λειτουργούν. Θα πρέπει να γίνει κάποιο ολοκαύτωμα μια και δεν έχουν την κατάλληλη σύνδεση, ούτως ώστε η πολιτεία, η Κυβέρνηση να ευαισθητοποιηθεί να κλείσει αυτά τα πρατήρια μια και τώρα στα Μέγαρα έχουν ανοίξει πρατήρια που έχουν το κατάλληλο μήκος συνδέσεως με την Εθνική Οδό;

Βλέπετε, λοιπόν, την αμέλεια του κράτους το οποίο πολλαπλασιάζει τα ατυχήματα. Και πιστεύω πως πλέον έχουν εθιστεί οι ακροατές των ραδιοφωνικών και των τηλεοπτικών σταθμών στο να ακούνε, αυτήν την εβδομάδα είχαμε είκοσι θύματα. Δεν μας κάνει αίσθηση πλέον.

Η πρόσφατη έξοδος των Αθηναίων στη στενωπό της Κακιάς Σκάλας: Κυρία Πρόεδρε, ήταν πάρα πολύ απλό να λυθεί με μία μέθοδο που είχε εφαρμοσθεί με μεγάλη επιτυχία στο παρελθόν. Να μονοδρομηθεί για την έξοδο ο δρόμος -από κάτω υπάρχει η παλαιά εθνική οδός- και να μην υποστεί τεράστια ταλαιπωρία ο κόσμος της Αθήνας τη Μεγάλη Πέμπτη και τη Μεγάλη Παρασκευή και αντίστροφα να υπάρχει μονοδρόμηση κατά την επιστροφή τη Δευτέρα και την Τρίτη μετά το Πάσχα.

Η Κυβέρνηση δεν σκέφθηκε αυτό το απλούστατο μέτρο; Τουλάχιστον να το έχετε μπροστά σας, υπόψη σας, διότι η Κακιά Σκάλα θα δουλεύει ως στενωπός για πολλούς μήνες -για να μην πω για χρόνια- ούτως ώστε να μην υπάρχει αυτή η ταλαιπωρία. Διότι αυτή η ταλαιπωρία είναι που εκνευρίζει τον οδηγό και είναι αυτή που τον οδηγεί μετά την Κακιά Σκάλα, εκνευρισμένος όπως είναι, στο να δημιουργεί ατυχήματα.

Εγώ θα ήθελα να επισημάνω τα εξής, κύριοι Υπουργοί: Απουσιάζει παντελώς η παιδεία στον 'Ελληνα οδηγό, ο οποίος κατά περίεργο τρόπο όταν περάσει στην Ιταλία, όταν περάσει στους ευρωπαϊκούς δρόμους γίνεται ο καλύτερος οδηγός. Πηγαίνει δεξιά και ξέρει ότι ο αριστερός κλάδος είναι μόνο για προσπεράσεις.

Κυρία Πρόεδρε, εάν πάμε στους εθνικούς μας δρόμους, όλοι κινούνται αριστερά.

'Ολοι προσπερνούν από δεξιά. Δώστε, λοιπόν, παιδεία στον 'Ελληνα οδηγό. Εξηγείστε του -αυτό δεν έχει γίνει ποτέ- για να αντιληφθεί το πώς πρέπει να γίνεται η κυκλοφορία.

Δεν θα σταθώ σε άλλα σημεία, κυρία και κύριοι συνάδελφοι, γιατί πιστεύω ότι αυτά και μόνο αποδεικνύουν την αδιαφορία της Κυβέρνησης για τον 'Ελληνα πολίτη, αποδεικνύουν ότι δεχόμαστε πάρα πολλά πράγματα, γιατί έτσι έτυχε, έτσι τα βρίσκουμε και έτσι θα τα πάμε.

Ειδικά όμως, στην παιδεία των οδηγών που μπορεί να οδηγήσει σε μια θανατηφόρα πολλαπλή σύγκρουση, επιτέλους πείτε τον κόσμο μέσα από εικόνες, μέσα από τηλεοπτική ενημέρωση ότι πρέπει να οδηγεί δεξιά και ότι η αριστερή λωρίδα είναι μόνο για προσπέραση, πριν θρηνήσουμε πολλά θύματα.

Κύριε Υπουργέ, θέλω να δεσμευθείτε γι' αυτά τα πρατήρια. Είναι εγκληματικό το ότι λειτουργούν τόσα χρόνια. Είσαστε και οι δύο νέοι Υπουργοί, σας εύχομαι καλή επιτυχία, ξεκινήστε με το θέμα που σας επισημαίνω. Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Αθανάσιος Δαβάκης έχει το λόγο για πέντε λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, δεν έχει παρέλθει ούτε ένας μήνας από τότε που επισήμως για μία ακόμα φορά κατεγράφει ένα εθνικό, κατά την άποψή μου, έγκλημα. Οι πενήντα νεκροί της πρόσφατης πασχαλινής εξόδου προστίθενται σε μία σειρά χιλιάδων νεκρών, οι οποίοι με ολιγωρία της Κυβέρνησης, με αδυναμία και με παντελή αδιαφορία, θα έλεγα, αυτήν τη στιγμή βρίσκονται στον άλλο κόσμο.

Εάν κατά το Ποινικό Δίκαιο μπορούμε να διαχωρίσουμε την υπόσταση του εγκλήματος σε αντικειμενική και υποκειμενική και πούμε ότι το αντικειμενικό μέρος αφορά το αυτοκίνητο, την κατάσταση του οδοστρώματος και άλλους παράγοντες και το υποκειμενικό τον οδηγό και την όποια κατάσταση στην οποία αυτός βρίσκεται την ώρα που οδηγεί, σαφέστατα ο αυτουργός αυτού του εγκλήματος που αφορά το μέλλον του ελληνικού έ-

θνους -γιατί οι περισσότεροι νεκροί είναι νέοι άνθρωποι- είναι το ελληνικό κράτος και η ελληνική Κυβέρνηση.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική 'Εδρα καταλαμβάνει ο Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΣΙΩΝΗΣ**)

Πέρασαν πέντε χρόνια προκειμένου να έλθει σε αυτήν την Αίθουσα και να συζητηθεί προεκλογικά το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής για τα τροχαία ατυχήματα, μία πάρα πολύ σωστή δουλειά. Δείχνει ότι δεν έχει συναισθανθεί η Κυβέρνηση τι ακριβώς συμβαίνει. Δεν αφορούν αυτά που λέω τους παριστάμενους Υφυπουργούς, οι οποίοι προσφάτως έχουν αναλάβει τα καθήκοντά τους, αλλά είναι μία γενικότερη ευθύνη που καθορίζει την έκφραση της πολιτικής ευθύνης την οποία έχουν όλα τα μέλη της Κυβέρνησης.

Δεν έχει υπάρξει, λοιπόν, καμία συγκεκριμένη πολιτική για να μειωθούν οι θάνατοι από τα τροχαία ατυχήματα. Το φαινόμενο που παρουσιάζεται στις εθνικές οδούς που είναι γεμάτες από εικονοστάσια αποτελεί πρωτότυπη "ευρεσιτεχνία" σε όλη την Ευρωπαϊκή 'Ενωση. Εάν ένας τουρίστας, ένας αλλοδαπός επισκέπτης της χώρας μας περάσει, με έκπληξη βρίσκεται μπροστά σε αυτό το φαινόμενο, που δείχνει με άλλα λόγια, τα συγκεκριμένα σημεία που έχουν ποτίσει με αίμα οι 'Ελληνες πολίτες.

Είμαι Βουλευτής επαρχίας, πολιτεύομαι επί δεκαετία και διέρχομαι τον άξονα από την Αθήνα προς την Σπάρτη και προς τις άλλες περιοχές του επαρχιακού δικτύου του νομού μου. Αυτά τα οποία παρατηρούνται στο εθνικό δίκτυο, αλλά και στο επαρχιακό δίκτυο του Νομού Λακωνίας είναι πρωτοφανή. Δεν ξέρω εάν υπάρχουν σε άλλο μέρος της Ελλάδος.

Το τούνελ του Αρτεμισίου, επειδή έπεσε έξω η κατασκευάστρια εταιρεία, αποτελεί τη χειρότερη παγίδα από οποιοδήποτε άλλο μέρος του ελληνικού οδικού δικτύου. Ξαφνικά μπαίνουμε σε μία περιοχή διπλής κατευθύνσεως μήκους περίπου ενός χιλιομέτρου χωρίς φωτισμό- θα έπρεπε το τούνελ να είναι μονής κατευθύνσεως- έχει κλείσει το ένα τούνελ και ο 'Ελληνας οδηγός που θέλει να κατευθυνθεί προς την Τρίπολη αναγκάζεται από την εναλλαγή του φωτός- από το έντονο φως της περιοχής του όρους Αρτεμισίου μπαίνει στο σκοτάδι -να βρίσκεται σε μια κατάσταση δοκιμασίας των οδηγικών του δυνατοτήτων.

Κύριοι της Κυβέρνησης, δεν σας κρύβω ότι κατά την άποψή μου ο 'Ελληνας οδηγός είναι εξαιρετικός οδηγός. Σε σχέση με τις καταστάσεις τις οποίες αντιμετωπίζει στο οδικό δίκτυο έχει ιδιαίτερες ικανότητες, ικανότητες τις οποίες δεν έχουν οι οδηγοί των άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης.

Κύριε Μαντέλη, πιστεύω ότι είναι "καταπληκτικός" οδηγός.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Είναι "καταπληκτικός" οδηγός! Μην κομπάζουμε για πράγματα που πρέπει να διορθώσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Σας παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι, όχι διαλογικές συζητήσεις.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ: Κύριε Μαντέλη, θέλω να αντιληφθείτε -και πιστεύω ότι δεν έχετε αντιληφθεί- τον ειρωνικό τρόπο αυτού που λέω. Με βάση τις συνθήκες που τους δίνονται τόσα χρόνια και με χρήματα της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης ο 'Ελληνας οδηγός έχει εξελιχθεί σε ειδικών δυνατοτήτων οδηγό. Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λακωνίας προ δύο ετών προμηθεύτηκε ένα ειδικού τύπου και κόστους αυτοκίνητο για τις διαγραμμίσεις των οδών του Νομού Λακωνίας. Επί ενάμιση χρόνο βρισκόταν το αυτοκίνητο αυτό στο γκαράζ διότι δεν υπήρχαν τα συγκεκριμένα χρηματικά ποσά προκειμένου να προμηθευτεί το υλικό διαγραμμίσεως. Πρέπει σιγά-σιγά να απεμπλακούμε από τις γραφειοκρατικές καταστάσεις και να μπορέσουμε να δώσουμε τις κατάλληλες συνθήκες οδηγικής συμπεριφοράς και πορείας που πρέπει να έχει ο 'Ελληνας οδηγός.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Ο κ. Γκελεστάθης έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων έχει εξελιχθεί πλέον σε μια μεγάλη μάστιγα της κοινωνίας μας. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι μπορεί να γίνονται προσπάθειες από την εκάστοτε Κυβέρνηση, αλλά το αποτέλεσμα όμως της κατάστασης αυτής είναι τραγικό. Επίσης δεν υπάρχει καμιά αμφιβολία ότι πρέπει να ελεγχθεί η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. γιατί εδώ και επτά χρόνια που βρίσκεται στην εξουσία τι έχει κάνει για να αντιμετωπίσει προληπτικά, αλλά και κατασταλτικά το πρόβλημα αυτό;

'Εγινε η αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας το Νοέμβριο του 1992 όταν στην κυβέρνηση ήταν η παράταξή μας και ο ομιλών είχε την τιμή να είναι Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η αναθεώρηση αυτή έγινε ύστερα από δεκαπέντε χρόνια από την προηγούμενη αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που είχε γίνει το 1977.

Στο άρθρο 109 του Κώδικα αυτού είχαμε θεσμοθετήσει επιτροπές οδικής ασφάλειας: "Πρώτον, με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Γεωργίας, Υγείας Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης συγκροτείται επιτροπή οδικής ασφάλειας που έχει ως έργο την εξέταση των θεμάτων που αφορούν στην οδική ασφάλεια της χώρας και τη διαμόρφωση πολιτικής οδικής ασφάλειας με τη συγκέντρωση και επεξεργασία στοιχείων των τροχαίων ατυχημάτων, την κατάρτιση βραχυπροθέσμων και μακροπροθέσμων προγραμμάτων ως και την υποβολή προτάσεων προς τις αρμόδιες υπηρεσίες και φορείς για τη λήψη των απαιτούμενων μέτρων οδικής ασφάλειας.

Δεύτερον, με την ίδια απόφαση ορίζεται και η σύνθεση της επιτροπής της οποίας προεδρεύει ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Τρίτον, η επιτροπή αυτή όταν απαιτείται μπορεί να καλεί για να συμβουλευτεί και εκπροσώπους άλλων Υπουργείων, Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων ή ιδιωτικών ή δημόσιων φορέων.

Τέταρτον, για την υποβοήθηση του έργου της επιτροπής αυτής και ιδίως για την επίλυση τοπικών προβλημάτων οδικής ασφάλειας συγκροτείται από τους οικείους νομάρχες της Νομαρχιακής Επιτροπής οδικής ασφάλειας των οποίων προεδρεύει ο οικείος νομάρχης".

Ρωτάμε, λοιπόν, την Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. των επτά ετών από τον Οκτώβριο του 1993 μέχρι σήμερα, που όπως είναι γνωστό από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών πέρασαν αυτά τα επτά χρόνια οκτώ Υπουργοί -υγεία να έχουν-, να μας πει πώς τελικά διαμορφώθηκε αυτό το χρονικό διάστημα αυτή η τραγική κατάσταση στον τομέα των τροχαίων ατυχημάτων.

Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι ασφαλώς οι επιθυμίες, οι προσπάθειες είναι γνωστές. Το αποτέλεσμα, όμως, κρίνεται.

'Ετσι, κύριε Πρόεδρε, έγινε αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας πάλι μέσα σε τέσσερα χρόνια χωρίς να υπάρχει κανένας λόγος. Αυτή η επιτροπή οδικής ασφάλειας, την οποία σας ανέφερα τώρα, ονομάστηκε διαφορετικά. Αλλά δεν έχει λειτουργήσει, δεν έχει προσφέρει κανένα έργο στον τομέα αυτό.

Το ερώτημά μου είναι το εξής: Γιατί δεν μπορούσε να λειτουργήσει από τον Οκτώβριο του 1993 η επιτροπή αυτή που θεσμοθετήθηκε με τον τότε Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας; Γιατί, αν είχε λειτουργήσει και είχε δραστηριοποιηθεί, ασφαλώς θα είχε προσφέρει ένα θετικό αποτέλεσμα στον τομέα αυτό.

Τρία είναι τα αίτια, όπως είναι γνωστό, των τροχαίων ατυχημάτων.

Πρώτον, από τον άνθρωπο. Για την εκπαίδευση και για τον έλεγχο συμπεριφοράς των οδηγών πρέπει να μας πει η Κυβέρνηση τι έχει κάνει μέχρι σήμερα. Κρινόμενο είναι τώρα το αποτέλεσμα, όχι προσπάθειες και επιθυμίες.

Δεύτερον, από τη λειτουργία των αυτοκινήτων. Ο έλεγχος των αυτοκινήτων είναι γνωστός σε ποιο επίπεδο βρίσκεται. Και μιλάμε για επτά χρόνια, δεν μιλάμε για επτά μήνες. Πώς αντιμετώπισε το πρόβλημα του ελέγχου της σωστής κυκλοφορίας των αυτοκινήτων η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ.;

Τρίτον, από το οδικό δίκτυο. Μα, είναι γνωστό ότι τουλάχιστον σε ορισμένα σημεία και του εθνικού και του επαρχιακού οδικού δικτύου υπάρχουν προβλήματα σοβαρά που προκαλούν τροχαία ατυχήματα σε συχνά χρονικά διαστήματα. Και στην περιφέρεια της Φωκίδας στη διαδρομή από την Ιτέα προς τη Ναύπακτο, υπάρχουν τρία σημεία του οδικού δικτύου, στα οποία κατ' επανάληψη έχουν συμβεί θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα. Και η Κυβέρνηση δεν παίρνει κανένα μέτρο.

Κύριε Πρόεδρε, εδώ δεν είναι να απαριθμηστούν ορισμένα σπασμωδικά ή εν πάση περιπτώσει σωστά μέτρα τα οποία θεσμοθετήθηκαν. Το θέμα μας είναι πώς εφαρμόστηκαν. Πώς εξηγείται αυτό το μεγάλο τραγικό αποτέλεσμα των τροχαίων ατυχημάτων που συμβαίνουν πλέον σχεδόν καθημερινά αλλά και κάθε Σαββατοκύριακο στη χώρα μας;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Κοσιώνης): Ο κ. Βούλγαρης έχει το λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άκουσα με μεγάλη προσοχή τις τοποθετήσεις των κυρίων συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας για τα θέματα της οδικής ασφάλειας. Πράγματι είναι ένα μεγάλο κοινωνικό πρόβλημα, θα έλεγα, που η πολιτεία καλείται σε τακτά χρονικά διαστήματα να επιλύσει. Και βέβαια η τοποθέτηση των συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας βασίζεται κυρίως στο πόρισμα της διακομματικής επιτροπής και στην έλλειψη του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας, στο οποίο καταλήγει η πρόταση της διακομματικής επιτροπής.

Από τότε, όμως, κύριοι συνάδελφοι, που είχαμε το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής, έχουν γίνει πάρα πολλά πράγματα όσον αφορά και το όχημα και το χρήστη αλλά και τους κανόνες της οδικής κυκλοφορίας, στους οποίους όλοι πρέπει να υπακούουμε, για να μπορούμε να περάσουμε σε μια εποχή όπου πραγματικά δεν θα θρηνούμε θύματα στους δρόμους της χώρας μας, που, όπως πολύ καλά γνωρίζετε βρίσκονται σε μια διαδικασία βελτίωσης και αναφέρομαι κυρίως στους οδικούς άξονες και στους επί μέρους επαρχιακούς δρόμους. Έχουμε μια βελτίωση, την οποία βλέπουμε καθημερινά και η οποία χρηματοδοτείται και στηρίζεται οικονομικά και από εθνικούς πόρους αλλά και από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Κύριοι συνάδελφοι, η ομαλή και ασφαλής κυκλοφορία πεζών και οχημάτων και η πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων σε όλο το επαρχιακό και εθνικό δίκτυο της χώρας αποτελεί, θα έλεγα, έναν πρωταρχικό στόχο και καθημερινή επιδίωξη της πολιτείας και κυρίως όσον αφορά την εφαρμογή της νομοθεσίας από το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης.

Για την επιτυχία αυτού του στόχου και προκειμένου η προσπάθεια πρόληψης των τροχαίων ατυχημάτων να έχει θετικά αποτελέσματα, έχουν εκδοθεί όλες οι απαραίτητες διαταγές και οδηγίες προς όλες τις υπηρεσίες της Ελληνικής Αστυνομίας για τη λήψη πιο έντονων μέτρων αστυνόμευσης της κυκλοφορίας, με τη σωστή επιτήρηση των οδικών δικτύων, με μία διενέργεια συνεχών αυστηρών ελέγχων τήρησης των κανόνων οδικής κυκλοφορίας αλλά και με πιστή εφαρμογή του κώδικα στον έλεγχο της συμπεριφοράς των οδηγών. Επιπροσθέτως γίνεται μια αυστηρή στατιστική καταγραφή των τροχαίων ατυχημάτων, ώστε να έχουμε και τα απαραίτητα συμπεράσματα γι'αυτό το κοινωνικό πρόβλημα.

Ειδικότερα για την καλύτερη αστυνόμευση των οδών διατίθενται καθημερινά τροχονόμοι-ρυθμιστές της κυκλοφορίας με πεζές και εποχούμενες περιπολίες. Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιούνται περιπολικά και δίκυκλα με διακριτικά της Τροχαίας αλλά και άλλα οχήματα με συμβατικούς αριθμούς και χρωματισμό. Επίσης έχει καθιερωθεί ένα πρόγραμμα ελέγχου της οδικής κυκλοφορίας με ελικόπτερο σε καθημερινή βάση για το Νομό Αττικής και σε ολόκληρο το εθνικό δίκτυο τις ημέρες ομαδικών εξόδων.

Ιδιαίτερο βάρος έχει δοθεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες για τον εντοπισμό και τη βεβαίωση εκείνων των παραβάσεων που οδηγούν στην τέλεση τροχαίων ατυχημάτων. Με βάση αυτήν τη θεώρηση έχει γίνει ταξινόμηση και αξιολόγηση των παραβάσεων σε κατηγορίες, προκειμένου να προσανατολιστεί ο αστυνομικός έλεγχος σε εκείνες τις παραβάσεις που κυρίως αποτελούν τις αιτίες των ατυχημάτων.

Τέτοιες παραβάσεις είναι κυρίως η παραβίαση της προτεραιότητας, η υπερβολική ταχύτητα, η οδήγηση στο αντίθετο ρεύμα της κυκλοφορίας, το αντικανονικό προσπέρασμα, η παραβίαση του ερυθρού σηματοδότη και η οδήγηση σε κατάσταση μέθης. Πέραν αυτών, φέτος από τις υπηρεσίες της Τροχαίας καταβάλλεται μία ιδιαίτερη προσπάθεια για τον έλεγχο του φαινομένου της επιθετικής οδήγησης, γιατί με βάση τα στατιστικά στοιχεία είναι ένας από τους σοβαρότερους παράγοντες πρόκλησης τροχαίων ατυχημάτων.

Όπως προκύπτει από τα στατιστικά στοιχεία το τελευταίο διάστημα έχει αυξηθεί σημαντικά η βεβαίωση επικινδύνων παραβάσεων από τις υπηρεσίες της Τροχαίας. Ενδεικτικά αναφέρω ότι το έτος 1999 σε σχέση με το 1998 σημειώθηκε αύξηση των ελεχθέντων ατόμων για οδήγηση σε κατάσταση μέθης κατά 22%, για παραβάσεις για υπερβολική ταχύτητα κατά 30,5%, για οδήγηση χωρίς ζώνη κατά 16% και για οδήγηση χωρίς κράνος κατά 8%. Ανάλογες αυξήσεις σημειώθηκαν και κατά το πρώτο τετράμηνο του τρέχοντος έτους σε σχέση με το προηγούμενο.

Έμφαση έχει δοθεί στον έλεγχο των ατελειών των οδών, για τις οποίες ενημερώνονται κυρίως το Υπουργείο Δημοσίων Έργων και οι νομαρχιακές υπηρεσίες, ώστε να αποκαθίστανται οι βλάβες. Σε αυτά τα Υπουργεία και σε άλλους συναρμόδιους φορείς υποβάλλονται προτάσεις από το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης για μονοδρομήσεις οδών, για αλλαγές δρομολογίων, για αλλαγές χρόνου λειτουργίας φωτεινών σηματοδοτών, για τοποθετήσεις καθέτων και οριζοντίων σημάνσεων και γενικά για τη λήψη μέτρων που θα συντελέσουν στην ταχεία και ασφαλή κυκλοφορία προς όφελος των πολιτών και προς την εξυπηρέτηση του κοινωνικού συμφέροντος.

Όσον αφορά στην υλοποίηση του πορίσματος της διακομματικής επιτροπής έχουν δοθεί οι απαραίτητες εντολές προς όλες τις αστυνομικές υπηρεσίες για την αστυνόμευση και την εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας, αλλά και για λήψη μέτρων της Τροχαίας για την υλοποίηση των στόχων αυτού του πορίσματος.

Οι προσπάθειες των υπηρεσιών τα τελευταία χρόνια για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων αποδίδουν θετικά αποτελέσματα, όπως προκύπτει από τη σύγκριση των στατιστικών στοιχείων των ετών 1998, 1999 αλλά και του πρώτου τριμήνου του 2000, όπου εμφανίζεται μία μικρή μείωση σε όλους τους δείκτες, γενογός που αποκτά μια ιδιαίτερη σημασία, αν ληφθεί υπόψη ότι κατά τα προηγούμενα έτη υπήρχε μία συνεχής αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων.

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

Παρά ταύτα, επειδή στη χώρα μας το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων εξακολουθεί να παραμένει οξύτατο αφού κάθε χρόνο περισσότεροι από δύο χιλιάδες είναι οι νεκροί και τριάντα δύο χιλιάδες σοβαρά ή ελαφρά τραυματισμένοι είναι τα θύματα στο βωμό της ασφάλτου και δεδομένου ότι η αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων και η αύξηση της οδικής ασφάλειας είναι κατ' εξοχήν μία υπόθεση του κράτους, η Κυβέρνηση έχει προχωρήσει στη λήψη όλων των πρόσθετων μέτρων για την επίτευξη ενός στρατηγικού στόχου, που είναι η δραστική μείωση των τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας. Είναι οι στόχοι που αναφέρονται και στο πόρισμα της διακομματικής επιτροπής.

Θέλω να σας πω ότι από το 1998, που έχει τεθεί στόχος για μείωση των οδικών ατυχημάτων κατά 5% για κάθε χρόνο για την επόμενη πενταετία. Πρέπει να σας πω ότι το 1999 έχουμε μείωση 3% και τα μέχρι τώρα στοιχεία για το έτος 2000, για το πρώτο τετράμηνο, δείχνουν μια μείωση της τάξης του 5%. Τα μέτρα εντείνονται και θα εντείνονται με επιμονή, για να μπορέσουμε να έχουμε θετικά αποτελέσματα. Βέβαια τα πρόσθετα μέτρα λαμβάνονται σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία και όσο αφορά την Ελληνική Αστυνομία, εκτός από την αυστηρότερη εφαρμογή των διατάξεων του ΚΟΚ, έχουμε ένα πρόγραμμα που αποβλέπει στην καλύτερη αναδιοργάνωση των υπηρεσιών της με τον εκσυγχρονισμό της υλικοτεχνικής υποδομής τους σύμφωνα και με το ευρισκόμενο σε εξέλιξη εξοπλιστικό πρόγραμμα της Αστυνομίας ύψους 63,5 δισεκατομμυρίων δραχμών. Το πρόγραμμα αυτό που περιλαμβάνει προμήθεια νέων οχημάτων, όπως αυτοκινήτων-ραντάρ, ελικοπτέρων, τηλεπικοινωνιακού υλικού, που θα τα χρησιμοποιεί η Αστυνομία, καθώς και την αρτιότερη εκπαίδευση και εξειδίκευση του προσωπικού. Όπου κριθεί βέβαια αναγκαίο θα γίνουν και επιπλέον νομοθετικές ρυθμίσεις.

Πρέπει να σας πω ότι από το χρονικό διάστημα που είχαμε το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής μέχρι σήμερα έχουν ενισχυθεί οι υπηρεσίες της Τροχαίας με πεντακόσιους νέους τροχονόμους, με τριακόσια νέα αλκοολόμετρα, με διακόσια ραντάρ ελέγχου ταχύτητας και βρίσκεται σε τελικό στάδιο η ηλεκτρονική βεβαίωση των παραβάσεων του ΚΟΚ.

Επίσης, η Κυβέρνηση προωθεί ρύθμιση που σύντομα θα έρθει στη Βουλή με την οποία θα απαγορεύεται η ακύρωση των κλήσεων ποινικών τροχαίων παραβάσεων, ώστε να εκλείψει αυτό το απαράδεκτο φαινόμενο του σβησίματος των κλήσεων, στις οποίες φυσικά έχουμε και εμείς ένα σημαντικό μέρος αυτής της ευθύνης. Πρέπει βέβαια να γίνει συνείδηση σε όλους μας ότι δεν μπορεί κανείς να αποφεύγει τις συνέπειες των παραβάσεων.

Θα ήθελα, κύριοι συνάδελφοι, να σας πω για κάποια άλλα ζητήματα τα οποία αφορούν τα θεσμικά μέτρα, στα οποία έχει προχωρήσει η πολιτεία για την αντιμετώπιση του προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων. Πρέπει να πούμε ότι μέχρι σήμερα η πολιτεία έχει προχωρήσει στη λήψη όλων των νομοθετικών μέτρων που προβλέπονται από τις διεθνείς συμφωνίες, από τις οδηγίες που έχει υπογράψει η χώρα μας, από τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης, τόσο για την εκπαίδευση όσο και την ενημέρωση των οδηγών και τον έλεγχο των οχημάτων.

Ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας ο οποίος άρχισε να εφαρμόζεται από το Μάιο του 1999 περιέχει σύγχρονες και φιλικές για το περιβάλλον και τους χρήστες καινοτομίες, όπως είναι η μέριμνα για τα άτομα με ειδικές ανάγκες, οι ζώνες ήπιας κυκλοφορίας, η τιμωρία του παραβάτη ανάλογα με την περίπτωση της παράβασης και τα διοικητικά μέτρα που εφαρμόζονται τόσο για τη στέρηση της άδειας οδήγησης του "point system" όσο και για την αφαίρεση άδειας οδήγησης του οδηγού, αφαίρεση στοιχείων κυκλοφορίας οχήματος και άλλα.

Επίσης, δόθηκε μια ιδιαίτερη έμφαση στην ενημέρωση των υποψηφίων οδηγών και των εξεταστών με την έκδοση ειδικής σειράς βιβλίων και ηλεκτρονικής εξέτασης των οδηγών, ώστε να μην υπάρχουν υπόνοιες για οικονομικές δοσοληψίες.

'Οσον αφορά το νομοσχέδιο ίδρυσης του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας είχε προχωρήσει σαν σχέδιο νόμου στα μέσα του 1999 και είχε προωθηθεί στη Γενική Γραμματεία του Υπουργικού Συμβουλίου για τη θεσμοθέτησή του. Βέβαια, μέχρι τη θεσμοθέτησή του ο προηγούμενος Υπουργός Μεταφορών, ο κ. Μαντέλης, συνέστησε με απόφασή του το Εθνικό Πρόγραμμα Οδικής Ασφάλειας και σε εφαρμογή αυτού ίδρυσε την Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας. Και βέβαια η Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας άρχισε να λειτουργεί και να στεγάζεται στα γραφεία του κτιρίου του ΟΤΕ στην οδό Χρήστου Λαδά και έχει στελεχωθεί και με ικανούς ανθρώπους, έμπειρους και με μακροχρόνια θητεία στην οδική ασφάλεια, όπως είναι ο κ. Ρουσόπουλος -αναφέρω συγκεκριμένα ονόματα- πρώην Υφυπουργός Μεταφορών, ο κ. Φραντζεσκάκης, ομότιμος καθηγητής του Πολυτεχνείου και ο κ. Κούρτης, Πρόεδρος της Επιτροπής Ατυχημάτων της 'Ενωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών, ο στρατηγός εν αποστρατεία κ. Καλαντζής, πρώην διευθυντής της Τροχαίας, ο δημοσιογράφος 'Αρης Σταθάκης καθώς και πολλοί άλλοι εκλεκτοί επιστήμονες.

Η Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας έχει προικοδοτηθεί με σεβαστό ποσό, για να μπορέσει να ανταπεξέλθει και να κατευθύνει προκαθορισμένους ποσοτικούς στόχους για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και οργανώνει τώρα την επιτελική της ομάδα. Βέβαια και σε ειδική ηλεκτρονική σελίδα -για να μπούμε και στα σύγχρονα μέσα ενημέρωσης- που θα έχει η επιτροπή στο "INTERNET", θα καταγράφονται κάθε μέρα και θα είναι διαθέσιμα σε όλους τους 'Ελληνες αλλά και σε όλους τους πολίτες του εξωτερικού στην ελληνική γλώσσα και στην αγγλική, όλα τα στοιχεία για τα τροχαία ατυχήματα που γίνονται στη χώρα μας, με τις αιτίες και όλους τους παράγοντες που τα προκαλούν.

Στην ίδια βέβαια ηλεκτρονική τους σελίδα θα μπορούν να υποβάλλουν τις ερωτήσεις σε ειδικά e-mails και θα παίρνουν τις απαντήσεις αυθημερόν ή το πολύ την επομένη για ό,τι θέμα σχετίζεται με την οδική ασφάλεια στη χώρα μας και διεθνώς.

Κύριοι συνάδελφοι, το Υπουργείο Μεταφορών, σύμφωνα και με το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής αλλά και με την εμπειρία και τη γνώση που έχουν αποκτηθεί μέχρι σήμερα, έχει προγραμματίσει να υποβάλει στη Βουλή το Νοέμβριο φέτος ένα πολυνομοσχέδιο για τη θεσμοθέτηση της Εθνικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας, δεύτερον, τον τεχνικό έλεγχο των δικύκλων, τρίτον, την οδική βοήθεια και, τέταρτον, τον έλεγχο των οδηγών σε ποσοστό 5% καθώς και διάφορες άλλες ρυθμίσεις.

Βέβαια πρέπει να πούμε ότι το νομοσχέδιο αυτό θα συζητηθεί ξανά, θα δοθεί για κρίση και δημόσια συζήτηση με όλα τα κόμματα και με όλους τους φορείς και θα κατατεθεί σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα που σας ανέφερα το Νοέμβριο φέτος, σύμφωνα βέβαια και με τα στοιχεία και τις προτάσεις της ομόφωνης απόφασης της διακομματικής επιτροπής της Βουλής. Αυτό αποτελεί και μία δέσμευση του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Επίσης, το νομοσχέδιο θα δοθεί εκτός από τα κόμματα και φορείς και στα συναρμόδια Υπουργεία, για να έχουμε και τις τελικές τους παρατηρήσεις.

'Οσον αφορά την οδική βοήθεια, το κομμάτι αυτό το επεξεργάζεται με βάση τις παρατηρήσεις των εμπλεκομένων φορέων. Και, βέβαια, όπως σας ανέφερα και πριν, σ' αυτό το νομοσχέδιο εντάσσονται και άλλες διατάξεις, όπως είναι και οι νομοθετικές ρυθμίσεις για το 5% των ελέγχων στους οδηγούς και τη βελτίωση της νομοθεσίας η οποία υπάρχει μέχρι σήμερα.

Στην επόμενη συζήτηση θα ήθελα να αναφερθώ, για να μη σπαταλήσω όλον το χρόνο -πρέπει να μιλήσει και ο Υφυπουργός Δημοσίων 'Εργων κ. Αλευράς για τα θέματα του Υπουργείου Δημοσίων 'Εργων- κυρίως για τα θέματα της ενημέρωσης και της εκπαίδευσης των μαθητών σε όλα τα σχολεία της χώρας, σε όλες τις αστυνομικές υπηρεσίες και γενικά στο κοινωνικό σύνολο αλλά και για την εκπαίδευση την οποία πρέπει να περνούν και ίδιοι οι οδηγοί που έχουν δίπλωμα οδήγησης.

Και αυτό γιατί πραγματικά πρέπει να περάσουμε πια στο μέλλον σε μία διαρκή εκπαίδευση και ενημέρωση για όλα τα ζητήματα που αφορούν την ασφαλή οδήγηση. Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω προς το Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ" Πεντακόσια χρόνια έντυπης παράδοσης του Νέου Ελληνισμού" σαράντα έξι μαθητές και τέσσερις συνοδοί-δάσκαλοι από το 2ο Δημοτικό Σχολείο Ερέτριας της Εύβοιας. Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Θέλω να πω στα παιδιά ότι σήμερα έχουμε κοινοβουλευτικό έλεγχο και αυτήν τη στιγμή βρίσκονται στην Αίθουσα μόνο οι Υπουργοί που ερωτώνται και οι Βουλευτές που ερωτούν.

Ο κ. Αθανάσιος Αλευράς, Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων, έχει το λόγο για δέκα λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΑΛΕΥΡΑΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων): Κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου στα όσα αναλυτικά εξέθεσε προηγουμένως ο Υφυπουργός Μεταφορών, ο κ. Βούλγαρης, να προσθέσω ορισμένες παρατηρήσεις και σκέψεις από τη μεριά του ΥΠΕΧΩΔΕ στον τομέα της δικής του ευθύνης.

Θα μου επιτρέψετε να παρατηρήσω, βεβαίως, να σημειώσω και να πω ότι η Κυβέρνηση χαίρεται για το γεγονός ότι σε εθνικό επίπεδο στην ελληνική κοινωνία σήμερα εκδηλώνεται μία ιδιαίτερη ευαισθησία για το ζήτημα των τροχαίων ατυχημάτων.

Πιστεύουμε ότι αυτή η ευαισθησία όσο περισσότερο εκδηλώνεται και όσο περισσότερο εντείνεται θα επιτρέψει και σε μας και στην ελληνική πολιτεία να γνωστοποιήσει τα μέτρα τα οποία λαμβάνει για την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων και να ενισχύσει τις προσπάθειες τις οποίες καταβάλλει για την αποτροπή τους.

Επίσης, νομίζω ότι θα πρέπει να σημειωθεί και να χαιρετισθεί η ευαισθησία των συναδέλφων της Αντιπολιτεύσεως να καταθέσουν αυτήν την επερώτηση, η οποία μας δίνει την ευκαιρία να ανταλλάξουμε απόψεις μέσα στο Κοινοβούλιο για τον καλύτερο

δυνατό τρόπο οργάνωσης του συστήματος πρόληψης τροχαίων ατυχημάτων.

Δεν χωρά καμία αμφιβολία ότι το ζήτημα των τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα αποτελεί πλέον με τις διαστάσεις που πήρε ένα κορυφαίο εθνικό ζήτημα. 'Ενα κορυφαίο εθνικό ζήτημα του οποίου η πραγματική αποτίμηση σε οικονομικό, σε κοινωνικό και σε ανθρώπινο επίπεδο είναι δραματική. Η εκατόμβη των θυμάτων, τα οποία θρηνούμε διαρκώς στους δρόμους της πατρίδας μας, είναι μία εκατόμβη η οποία δεν πρέπει να μας κάνει καθόλου υπερήφανους, δεν πρέπει να μας επιτρέπει να εφησυχάζουμε και βεβαίως είναι ταυτόχρονα - και με οδύνη το λέω αυτό - ένα στίγμα για τον πολιτισμό της σύγχρονης ελληνικής κοινωνίας.

Θα ήθελα όμως, περνώντας από την αξιολόγηση του σημαντικού αυτού προβλήματος, να τονίσω ότι για την πολιτική αντιμετώπισης αυτού του προβλήματος θα πρέπει να μιλήσουμε χωρίς καμία διάθεση λαϊκισμού, χωρίς να εμπλέξουμε το ζήτημα στις συμπληγάδες μίας συνηθισμένης και τυποποιημένης πολιτικής αντιπαράθεσης. Να μιλήσουμε με ειλικρίνεια, χωρίς λαϊκισμούς, με απόλυτη ευθύνη, κοιτάζοντας στα μάτια τον πολίτη της ελληνικής κοινωνίας που μας ακούει.

Πιστεύω λοιπόν ότι σ' αυτόν τον πολίτη, στον πολίτη που μας ακούει, πρέπει να πούμε ότι το πρόβλημα έχει δύο όψεις: Είναι από τη μία μεριά ασφαλώς η ευθύνη της πολιτείας, την οποία πρέπει να αναλύσουμε με συγκεκριμένες προτάσεις, επιχειρήματα και κρίσεις.

Αλλά από την άλλη μεριά, εξίσου κατηγορηματικά, πρέπει να πούμε ότι είναι και η ευθύνη των οδηγών. Κανένα οδικό δίκτυο, όσο κακό και αν είναι, όσο ατελές και αν είναι, δεν θα πρέπει να μας οδηγήσει στην άποψη ότι συγχωρεί τα θύματα σε αυτό το οδικό δίκτυο. Ο παράγοντας άνθρωπος - και αυτό το έχουν δείξει οι μελέτες οι οποίες έχουν γίνει στο εξωτερικό - είναι καθοριστικός, δυστυχώς, για την ύπαρξη τροχαίων ατυχημάτων.

Θα αναφέρω ένα νούμερο, που είναι εντυπωσιακό, από μελέτη που έχει γίνει στη Μεγάλη Βρετανία, σύμφωνα με την οποία το 65% των ατυχημάτων που έγιναν στη Μεγάλη Βρετανία οφειλόταν αποκλειστικά στον παράγοντα άνθρωπο. Σε συνδυασμό άνθρωπος-οδός και όχημα είχαμε ευθύνη, η οποία έφθανε στο 94%-95%.

Είναι λοιπόν σαφές ότι θα πρέπει να πούμε στον πολίτη αυτής της χώρας ότι είναι μεγάλη η δική του ευθύνη για την αποφυγή και την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων. Πολύ περισσότερο, αν όλοι διαπιστώνουμε ότι υπάρχουν ελλείψεις, τόσο στο ζήτημα της επαρκούς σήμανσης των οδών όσο και στο ζήτημα των ατελειών στην κατασκευή των δρόμων, πολύ περισσότερο τότε θα πρέπει να πούμε ότι έχει την υποχρέωση να προσέχει τον τρόπο με τον οποίον οδηγεί, να λαμβάνει όλη την αναγκαία πρόνοια, προκειμένου να αποφεύγονται τα τροχαία ατυχήματα. Εξάλλου κανένας δρόμος, όσο καλός και αν είναι, δεν μπορεί να επιτρέψει την αποφυγή των τροχαίων ατυχημάτων, αν οι οδηγοί δεν λαμβάνουν μέτρα πρόνοιας, αν δεν οδηγούν με σύνεση και προσοχή, αν δεν προσέχουν για την ασφάλεια τη δική τους, την ασφάλεια των συμπολιτών τους, που οδηγούν μαζί μ'αυτούς στους δρόμους.

Από τη μεριά του ΥΠΕΧΩΔΕ, θα ήθελα να τονίσω τα μέτρα της δικής μας ευθύνης.

Θα ήθελα πρώτα-πρώτα να πω, απαντώντας στα ερωτήματα τα οποία θέτουν οι συνάδελφοι της Αντιπολιτεύσεως, ότι το ΥΠΕΧΩΔΕ -και να κάνω αυτήν τη διάκριση, γιατί νομίζω ότι είναι χρήσιμη να γίνεται για τη διακρίβωση των ευθυνών- έχει, όπως γνωρίζετε την ευθύνη, για το εθνικό οδικό δίκτυο, γι'αυτό που χαρακτηρίζεται εθνικό οδικό δίκτυο, για τους μεγάλους, δηλαδή, αυτοκινητόδρομους και το εθνικό διευρωπαϊκό εθνικό δίκτυο. Η ευθύνη, δηλαδή, για την κατασκευή και συντήρηση των δρόμων, όσον αφορά τη μεριά του ΥΠΕΧΩΔΕ, σταματάει εκεί. Από κει και πέρα, την ευθύνη για το νομαρχιακό οδικό δίκτυο την έχουν οι νομαρχίες. Την ευθύνη για το δημοτικό οδικό δίκτυο την έχουν οι δήμοι. 'Ετσι, νομίζω, θα πρέπει να είμαστε σαφείς στην αιτιολόγηση και στην απόδοση των ευθυνών μας.

Δεύτερον, θα πρέπει να τονίσω ότι για το ΥΠΕΧΩΔΕ το ζήτημα της πρόληψης και της αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων είναι ένα ζήτημα μέγιστης ευθύνης.

Στο Υπουργείο λειτουργεί ένα ειδικό γραφείο οδικής ασφάλειας, προκειμένου να μελετήσει τα προβλήματα που παρουσιάζονται, που υπάρχουν στο κομμάτι της δικής του ευθύνης και ταυτόχρονα υπάρχει η διεύθυνση συντήρησης οδικών έργων, η οποία έχει ως αντικείμενο τη συντήρηση των οδικών δικτύων που υπάγονται στην ευθύνη του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Εμείς πιστεύουμε ότι μαζί με τη στελέχωση των νομαρχιών της χώρας με ειδικούς επιστήμονες μηχανικούς, συγκοινωνιολόγους και λοιπές κατηγορίες, μπορούμε να επιτύχουμε μια σημαντική βελτίωση του οδικού δικτύου.

'Οσον αφορά τώρα τη δική μας ευθύνη στο κομμάτι του ΥΠΕΧΩΔΕ, θα ήθελα να τονίσω κάτι που έχει ιδιαίτερη σημασία. Στο κομμάτι των νέων κατασκευασθέντων αυτοκινητόδρομων, που έγιναν με την ευθύνη του ΥΠΕΧΩΔΕ, ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων έχει περιοριστεί στο μηδέν. 'Οπως ανέφερε και ο κ. Κασσίμης το σημαντικότερο πρόβλημα που παρατηρείται αυτήν τη στιγμή είναι στο δευτερεύον εθνικό δίκτυο. Και εκεί πιστεύουμε ότι και η Τοπική Αυτοδιοίκηση θα πρέπει να δείξει ιδιαίτερη ευαισθησία και μέριμνα, προκειμένου να λάβει μέτρα για τη συντήρηση των δρόμων και την αποκατάσταση τυχόν ατελειών.

Θα ήθελα, επίσης, να πω ότι με βάση τα έργα που έχουν γίνει στο εθνικό οδικό δίκτυο, σήμερα μπορούμε να προσφέρουμε στους 'Ελληνες πολίτες πολλές δεκάδες χιλιόμετρα εθνικού αυτοκινητόδρομου που προσφέρουν απόλυτη ασφάλεια στους οδηγούς, από την πλευρά της κατασκευαστικής τους υποδομής.

Επίσης, θα ήθελα να τονίσω, επειδή αναφέρεται στην επερώτηση, ότι είναι λάθος να θεωρείται ότι δεν διοχετεύονται επαρκείς πόροι για τη συντήρηση του εθνικού οδικού δικτύου, του οποίου την ευθύνη έχει το ΥΠΕΧΩΔΕ. Το ΥΠΕΧΩΔΕ δαπανά κάθε χρόνο είκοσι πέντε δισεκατομμύρια δραχμές για τις αναγκαίες επεμβάσεις και την κατασκευή έργων βελτίωσης της οδικής υποδομής αλλά και της σήμανσης, με στόχο να αποκατασταθεί η αξιοπιστία στο σύνολο του αστικού και υπεραστικού δικτύου αρμοδιότητάς μας.

Ταυτόχρονα, θα ήθελα να τονίσω ότι μέσα από τον προϋπολογισμό του Ταμείου Εθνικής Οδοποιίας κάθε χρόνο δαπανάται κονδύλι δυόμισι δισεκατομμυρίων δραχμών, το οποίο διατίθεται στις νομαρχίες προκειμένου να ενισχύσει το έργο συντήρησης των δρόμων, που είναι ευθύνη της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

Ταυτόχρονα, θα μου επιτρέψετε να πω ορισμένα πράγματα για την κατασκευή αντιολισθηρών στρώσεων. Σύμφωνα με το Α' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και τα έργα τα οποία έγιναν με αυτό, δεν προβλέπονταν η κατασκευή αντιολισθηρών στρώσεων. Με το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, για όλα τα έργα τα οποία κατασκευάζονται, οι κατασκευαστές τους έχουν την ευθύνη να τοποθετούν αντιολισθηρές στρώσεις.

Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. παρακολουθεί με συνεχείς ποιοτικούς ελέγχους την ανάληψη και την εκτέλεση αυτής της υποχρέωσης από τη μεριά των εργολάβων κατασκευαστών.

Αυτό το οποίο είπε ο κ. Κασσίμης, σχετικά με την τοποθέτηση ασφαλτογαλακτώματος στους δρόμους, θέλω να τον ενημέρωσω ότι προβλέπεται σε όλες τις συμβάσεις κατασκευής των αυτοκινητοδρόμων η τοποθέτηση του ασφαλτικού γαλακτώματος.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Είσθε βεβαιος γι' αυτό;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΑΛΕΥΡΑΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων): Είμαι βέβαιος και νομίζω ότι μπορείτε να το διαπιστώσετε από τις σχετικές μελέτες και συμβάσεις τις οποίες υπογράφει το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Θα σας καταθέσω ...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΑΛΕΥΡΑΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων): Θα χαρώ πολύ, κύριε Κασσίμη, να το δω και να το ελέγξω, εάν έχετε κάποιο διαφορετικό στοιχείο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Δεν μπαίνει γαλάκτωμα που να απορροφά τα νερά της βροχής και αυτό θα πρέπει να το προσέ-

ξετε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΑΛΕΥΡΑΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων): Δεν γνωρίζω, κύριε συνάδελφε, το ζήτημα το οποίο θέτετε. Θα το εξετάσω βεβαίως, αλλά πρέπει να τονίσω ότι τα υλικά τα οποία μπαίνουν σήμερα στις εθνικές οδούς έχουν βεβαίως έναν ορισμένο χρόνο ζωής. Γι' αυτό και το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. προχωράει διαρκώς σε εργολαβίες, με τις οποίες κάνει συντηρήσεις των αυτοκινητοδρόμων, προκειμένου να αποκαθίστανται οι ζημιές και οι φθορές που υπάρχουν στις ασφαλτροστρώσεις.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Το γαλάκτωμα μπαίνει από κάτω, κύριε Υπουργέ. Φοβούμαι ότι δεν το γνωρίζετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριε Κασσίμη, σας παρακαλώ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΑΛΕΥΡΑΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων): Η βαριά κυκλοφορία, δηλαδή, η κυκλοφορία οχημάτων άνω των πενήντα τόνων, διαβρώνει πλήρως την ασφαλτική στρώση, με αποτέλεσμα να υπάρχει ανάγκη διαρκούς συντήρησης των αυτοκινητοδρόμων.

Αυτό το οποίο εμείς προσπαθούμε και κάνουμε με διαρκείς εργολαβίες είναι ακριβώς αυτό, να συντηρούμε...

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Το γαλάκτωμα δεν είναι από πάνω.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΑΛΕΥΡΑΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων): Είναι από κάτω, έχετε δίκιο. Επειδή λοιπόν είναι από κάτω, η βαριά κυκλοφορία συνθλίβει στην κυριολεξία την ασφαλτική στρώση με αποτέλεσμα να υπάρχουν διαρκώς προβλήματα.

Εμείς πάντως, σας διαβεβαιώνω γι' αυτό -και αυτό νομίζω ότι το αποδεικνύουν καθαρά και οι αριθμοί- φροντίζουμε για τη συντήρηση των εθνικών αυτοκινητοδρόμων και βεβαίως γι' αυτόν το λόγο πιστεύω ότι έχουμε και περιορισμένα πλέον τροχαία ατυχήματα και μηδενικά θανατηφόρα ατυχήματα στο κομμάτι των εθνικών αυτοκινητοδρόμων.

Κλείνοντας, κύριοι συναδελφοι, επιτρέψτε μου να τονίσω ότι το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. παρακολουθεί με πολύ μεγάλη προσοχή το θέμα της κατασκευής των εθνικών δρόμων και εντοπίζει τα προβλήματα τα οποία υφίστανται.

Εγώ θα καλέσω τον κ. Καβαθά, τον οποίο πολύ εύστοχα ανέφερε ο κ. Κασσίμης, στο γραφείο μου, να μου δώσει ό,τι στοιχεία έχει σχετικά με τα επικίνδυνα σημεία στο εθνικό οδικό δίκτυο.

'Οσον αφορά το θέμα το οποίο έθεσε ο κ. Κορκολόπουλος, σχετικά με τα παράνομα πρατήρια στο ύψος των Αγίων Θεοδώρων, στην εθνική οδό, θα το εξετάσω, γιατί δεν το γνωρίζω και εφόσον είναι παράνομα, είμαι βέβαιος ότι θα ληφθούν όλα τα μέτρα.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κ. Παπαληγούρας έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ: Κύριοι συνάδελφοι, τα τροχαία ατυχήματα, οι νεκροί και οι τραυματίες είναι κρίσιμοι δείκτες που αποτυπώνουν το βαθμό οργάνωσης της πολιτείας μας, το βαθμό της κοινωνικής συνείδησης των πολιτών, το βαθμό ανάπτυξης συνολικά του κράτους αλλά και την ποιότητα της ζωής και εν γένει τον πολιτισμό μας.

Είναι αμείλικτοι για τη χώρα μας οι αριθμοί. Κάθε χρόνο, κατά την τελευταία δεκαετία, συμβαίνουν στην Ελλάδα περισσότερα από είκοσι δύο χιλιάδες ατυχήματα, στα οποία σκοτώνονται περισσότερα από δύο χιλιάδες άτομα και τραυματίζονται περισσότερα από τριάντα χιλιάδες.

Με βάση τα στοιχεία αυτά και τα αντίστοιχα στοιχεία των άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης η χώρα μας βρίσκεται από την άποψη της οδικής ασφάλειας με μεγάλη απόσταση στην τελευταία θέση, αφού οποιοσδήποτε δείκτης ατυχημάτων επιλεγεί προς σύγκριση, πολλαπλώς υπερβαίνει τον αντίστοιχο μέσο δείκτη της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο αριθμός των νεκρών ανά κυκλοφορούντα οχήματα και ανά διανυόμενα οχηματοχιλιόμετρα είναι περίπου τριπλάσιος εκείνου της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης, ενώ ο αριθμός των νεκρών ανά κάτοικο είναι περίπου διπλάσιος.

Η κατάσταση γίνεται ακόμη τραγικότερη αν ληφθεί υπόψη ότι ο αριθμός των ατυχημάτων με θύματα κατά την τελευταία δεκαπενταετία στην Ελλάδα αυξήθηκε περίπου κατά 30%, ενώ ο αριθμός των νεκρών σημείωσε αύξηση της τάξης του 50%. Σημειώνω ότι στην ίδια ακριβώς περίοδο ο συνολικός αριθμός των νεκρών στην Ευρωπαϊκή 'Ενωση μειώθηκε περίπου κατά 15%. Δραματική αύξηση στην Ελλάδα, μείωση αντίστοιχα στην Ευρωπαϊκή 'Ενωση!

Ομολογώ ότι ήταν απογοητευτικές οι ομιλίες των κυρίων Υπουργών, γιατί η πολιτεία έχει ευθύνη, κύριοι Υπουργοί, για το δραματικά επικίνδυνο οδικό δίκτυο στον τόπο μας, γιατί η πολιτεία έχει ευθύνη για την κακή κατάσταση αλλά και για την παλαιότητα -λόγω των υψηλών φόρων- των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν. Γιατί η πολιτεία έχει ευθύνη, κύριοι Υπουργοί, για την έλλειψη επαρκούς κυκλοφοριακής εκπαίδευσης, αγωγής, συνείδησης των οδηγών. Και γιατί η πολιτεία έχει ευθύνη, κύριοι Υπουργοί, για το ανεπαρκές και για το αναποτελεσματικό κυρίως σύστημα ελέγχου της κυκλοφορίας.

Θα ήθελα να κάνω μερικές παρατηρήσεις για τη συμμετοχή των τροχοφόρων στην οδική ανασφάλεια. 'Εχουμε τον πιο πεπαλαιωμένο στόλο αυτοκινήτων στην Ευρώπη με ό,τι αυτό συνεπάγεται - έλλειψη σύγχρονων συστημάτων ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας, αερόσακου, "ABS", "EPS", που αποδεδειγμένα σε περίπτωση ατυχήματος σώζουν ζωές. Αλλά, υφίσταται και επιβάρυνση της οδικής συμπεριφοράς των αυτοκινήτων λόγω της φθοράς του χρόνου.

Οι υψηλοί φόροι στην αγορά αυτοκινήτου είναι κυριολεκτικά εξοντωτικοί. Σημειώνω ότι απειλούν και θίγουν κυριότατα τα χαμηλά εισοδήματα, κύριε Υπουργέ, καθώς δεν επιτρέπουν στους πολλούς την απόκτηση καλύτερων και άρα ασφαλέστερων αυτοκινήτων.

Η σοσιαλιστική ή ψευδοσοσιαλιστική διακυβέρνηση εξασφαλίζει στους έχοντες και κατέχοντες καλύτερη παιδεία, καλύτερη υγεία αλλά και ασφαλέστερη μετακίνηση, κύριοι Υπουργοί.

Απαράδεκτη είναι ακόμη η μη φορολογική απαλλαγή εξαρτημάτων παθητικής ασφάλειας των οχημάτων, (ζώνες ασφαλείας, προστατευτικά κράνη, παιδικά καθίσματα, αερόσακοι κ.ο.κ.), παρ' ότι είχαμε όλοι μέσα στην Αίθουσα αυτή συμφωνήσει για την ανάγκη να υπάρξει αυτή η φορολογική απαλλαγή τους τέσσερα χρόνια πριν.

Επιπλέον, είναι πια σήμερα περίπου προσχηματική η λειτουργία των ΚΤΕΟ, που η Κυβέρνηση εγκατέλειψε χωρίς κονδύλια, χωρίς την απαραίτητη υλικοτεχνική υποδομή, χωρίς επαρκή αριθμό κέντρων ανά την επικράτεια. Και παράλληλα ανέχεσθε τα ΚΤΕΟ να έχουν πια αναδειχθεί σε ένα από τα πιο προσοδοφόρα και πολυδιαφημισμένα συγχρόνως κέντρα διαφθοράς και παράνομου πλουτισμού των επιτηδείων.

Εντύπωση μου έκανε και το σημείωσα, η υπαινικτικά ενοχοποιητική για τους οδηγούς αποστροφή σας, κύριε Υπουργέ των Δημοσίων 'Εργων, σαν να μην είναι σημαντική και αυταπόδεικτη η ευθύνη της πολιτείας για την εκπαίδευση και την οδική συμπεριφορά των οδηγών.

Δεν έχετε επιτύχει- και είναι κρισιμότατο πιστεύω- να δημιουργήσετε κυκλοφοριακή συνείδηση. Δεν έχετε επιτύχει αποτελεσματική οδική εκπαίδευση από τα πρώτα σχολικά χρόνια. Γιατί η εκπαίδευση δεν περιορίζεται στην παράθεση κανόνων, αλλά αφορά στην έμπνευση και στην εξασφάλιση του σεβασμού τους, στην ανάδειξη προτύπων, ακόμη στην καλλιέργεια κοινωνικής συνείδησης. Και αυτά λείπουν. Η συστηματική μάλιστα ατιμωρησία των παραβατών του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας ναρκοθετεί τη δημιουργία και του στοιχειωδέστερου ακόμη κυκλοφοριακού πολιτισμού.

Αλλά όλοι οι παράγοντες που ενοχοποιούνται για τον απαράδεκτα υψηλό φόρο αίματος που πληρώνουμε καθημερινά στην άσφαλτο -όχημα, οδηγός και δρόμοι (στους οποίους θα αναφερθώ αμέσως μετά)- θα έπρεπε να ελέγχονται μέσα από ένα συνολικό σύστημα εποπτείας και παρέμβασης, που λείπει σήμερα.

Ο κύριος Υπουργός μας διαβεβαίωσε ότι η Κυβέρνηση έχει ανταποκριθεί στις θεσμικές υποχρεώσεις της που απορρέουν από οδηγίες της Ευρωπαϊκής 'Ενωσης αλλά και από διεθνείς συμφωνίες. Σημειώνω όμως ότι η Κυβέρνηση δεν αισθάνεται ό-

τι οφείλει αντίστοιχα να ανταποκριθεί στην υποχρέωση που υφίσταται από το γεγονός ότι σε τούτη δα την Αίθουσα πριν από τέσσερα χρόνια υπήρξε μια διακομματική επιτροπή, υπήρξε ένα πόρισμά της, ομόφωνο μάλιστα, συνυπογραφόμενο απ'όλες τις πτέρυγες και πολλά -τα περισσότερα- από τα εμπεριεχόμενα σ' αυτό το πόρισμα συμπεράσματα τα έχετε μέχρι σήμερα, τέσσερα χρόνια αργότερα, αγνοήσει.

Δεν προχωρήσατε, παρά το πόρισμα, στην ίδρυση των θεσμικών οργάνων, που είναι αναγκαία για την άρση της υφιστάμενης πολυαρχίας, για την άρση της αποσπασματικής αντιμετώπισης των θεμάτων της οδικής ασφάλειας με αποτέλεσμα να εξακολουθούμε να είμαστε σφόδρα αναποτελεσματικοί στην αντιμετώπιση του προβλήματος.

Οι ομιλίες σας δεν έπεισαν ότι η Κυβέρνηση έχει έστω προσδιορίσει τους ποσοτικοποιημένους εθνικούς στόχους μείωσης των οδικών ατυχημάτων και σε βραχυπρόθεσμο και σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα. Αντιθέτως οι ομιλίες σας επιβεβαίωσαν ότι η Κυβέρνηση δεν έχει σχεδιάσει και άρα βέβαια δεν έχει υλοποιήσει τις αναγκαίες ενέργειες για την επίτευξη αυτών των στόχων ανά Υπουργείο και ανά εμπλεκόμενη διοικητική αρχή. Και, βέβαια, δεν έχετε προϋπολογίσει και το σχετικό κόστος.

Οι ομιλίες σας επιβεβαίωσαν ακόμη ότι η Κυβέρνηση δεν έχει διαμορφώσει ένα συγκεκριμένο σχέδιο αξιολόγησης και αποτελεσματικότητας των έστω και αποσπασματικών ενεργειών της, με βάση τα καταγραφόμενα στοιχεία των ατυχημάτων. Και άρα, κατά μείζονα λόγο, δεν έχετε οργανώσει και την περιοδική αναπροσαρμογή κάποιου, υποτυπώδους έστω, προγράμματος με βάση την αποτίμηση των λαμβανόμενων μέτρων.

Συνομολογήσατε ακόμα με τη σιωπή σας ότι δεν εξασφαλίσατε ακόμη τη διακομματικά συμφωνηθείσα, επίσης, απαραίτητη στελέχωση της κάθε νομαρχίας με ένα συγκοινωνιολόγο για την άμεση και για τη συνεχή παρακολούθηση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας τοπικά.

Επιβεβαίωσε επιπρόσθετα η ομιλία σας ότι ακόμα σήμερα - τέσσερα χρόνια μετά το πόρισμα- δεν έχετε ανταποκριθεί στην από όλους αναγνωριζόμενη ανάγκη να θεσπιστούν σταθερές πιστώσεις από τον κρατικό προϋπολογισμό αλλά και σταθεροί πόροι -άλλοι πόροι, από άλλες πηγές- για την οδική ασφάλεια συγκεκριμένα. Και βέβαια δεν έχετε συστήσει ένα σχετικό ειδικό λογαριασμό που επίσης προβλεπόταν από το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής.

'Ομως οι κυβερνήσεις σας δεν ολιγώρησαν απλώς να θεσπίσουν τα αναγκαία όργανα συντονισμού των πολιτικών, των δράσεων, των μέτρων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, αλλά αποδείχθηκαν ανεπαρκείς και στο επίπεδο της εφαρμογής της κείμενης -της ατελούς έστω, αλλά της κείμενης- νομοθεσίας. Η στοιχειωδέστερη αστυνόμευση του οδικού δικτύου είναι σήμερα πανηγυρικά απούσα. Στις εθνικές οδούς συνηθέστερα βλέπει κανείς νεκροφόρες παρά αστυνομικά αυτοκίνητα!

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Υπερβάλλετε.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ: Δεν νομίζω, και θα έπρεπε να μην έχετε αυτήν την αντιμετώπιση, γιατί παραείναι κρίσιμο και στοιχίζει σε ζωές το θέμα. Μην αναλώνεστε, λοιπόν, σε κορώνες του τύπου "υπερβάλλετε". Δείτε τι μερτικό ευθύνης σας αναλογεί. Δεν είναι μικρό.

Η ανεπαρκής αστυνόμευση των οδών γίνεται και αυτή χωρίς κεντρικό σχεδιασμό. Περιστασιακά και ανακόλουθα, χωρίς να αξιολογείται η αποτελεσματικότητα στην οδική ασφάλεια και βέβαια χωρίς ανάλογα να αναπροσαρμόζεται. Και δεν είναι, επίσης, ορθολογικά χωροθετημένη η αστυνόμευση αυτή.

Λείπει, επίσης, ο συστηματικός από την Τροχαία έλεγχος της χρήσης της ζώνης ασφαλείας και του προστατευτικού κράνους για τα δίκυκλα, μολονότι είναι στατιστικά αποδεδειγμένα τα ευεργετικά αποτελέσματα από τη χρήση τους.

Και, τέλος, ας μιλήσω για τον κρισιμότερο, κατά την άποψη των περισσότερων ειδικών, παράγοντα: για τον τομέα του οδικού δικτύου.

Παρατήρηση πρώτη. Αγνοείτε συστηματικά την αναγκαία συντήρηση του δικτύου. Διοχετεύετε -πρόδηλα για λόγους εφήμερου εντυπωσιασμού- το συντριπτικά μεγαλύτερο μέρος των κονδυλίων σε νέες κατασκευές, αφήνοντας να ρημάζει το υφιστάμενο δίκτυο.

Ο Υπουργός ανέφερε πράγματι κάποιο κονδύλι που διατίθεται για τη συντήρησή του. Μα, τι αξία έχει; Είναι πρόδηλα ανεπαρκές, ανεπαρκέστατο το κονδύλι αυτό. Γιατί εξακολουθούν και χάνονται σήμερα, που κουβεντιάζουμε, ζωές από λακκούβες. Χάνονται ζωές λόγω σβησμένων διαγραμμίσεων στις οδούς. Χάνονται ζωές από τα νερά που λιμνάζουν, γιατί φράζουν τα συστήματα απορροής. Χάνονται ζωές γιατί απαράδεκτα καθυστερείτε -και οι συνάδελφοι αναφέρθηκαν σ' αυτό λεπτομερέστερα- την αντιολισθηρή επίστρωση του άξονα ΠΑΘΕ.

Η ανεπαρκής συντήρηση του οδικού δικτύου αποτελεί έναν από τους κρισιμότερους πράγματι παράγονες πρόκλησης οδικών ατυχημάτων.

Παρατήρηση δεύτερη. Είναι σε πολλές περιπτώσεις άθλια η ποιότητα των οδικών έργων που παραλαμβάνονται από το Υπουργείο Δημοσίων 'Εργων που ενδίδει σε ποικίλα συμφέροντα που καταφέρνουν να αποτρέψουν τη θέσπιση αυστηρών ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

Σε καινούρια κομμάτια του οδικού δικτύου -το υπογραμμίζω αυτό-προκαλούνται συχνότατα αδικήματα που αποδίδονται, είτε στην κακή ποιότητα του ασφαλτοτάπητα είτε στις εκτροχιαστικές κλίσεις είτε στις ανωμαλίες του οδοστρώματος, που προφανώς προκαλούνται από ανεπαρκή χωματουργικά έργα, από ανεπαρκή χωματουργική υπόστρωση. Θυμηθείτε την κατάρρευση της εθνικής οδού στη Μαλακάσα προ τριετίας. Εμείς βέβαια θυμόμαστε και το χρόνο που απαιτήθηκε για να αποκατασταθεί.

Παρατήρηση τρίτη. Παρά τα όσα ισχυρισθήκατε, σας διαψεύδει η πραγματικότητα, δηλαδή το τι συμβαίνει. Δεν έχει εκπονηθεί, άρα δεν εφαρμόζεται, ένα συνολικό, ιεραρχημένο και αξιόπιστο πρόγραμμα επεμβάσεων, για την εξάλειψη των πιο επικίνδυνων σημείων του οδικού δικτύου. Είναι διπλά εξοργιστικό ότι κάθε Σαββατοκύριακο επισυμβαίνουν σοβαρά ατυχήματα στα ίδια ακριβώς σημεία και με τα ίδια αίτια και οι αρμόδιοι δεν συγκινούνται.

Παρατήρηση τέταρτη. Δεν είναι επαρκείς οι διορθωτικές και συμπληρωματικές παρεμβάσεις που επιχειρείτε στο υφιστάμενο σήμερα οδικό δίκτυο. Τυπικό παράδειγμα είναι ότι δεν έχετε ανταποκριθεί στην κραυγαλέα ανάγκη κατασκευής διαχωριστικού στηθαίου των ρευμάτων κυκλοφορίας στις εθνικές οδούς και στις μεγάλες κυκλοφοριακές αρτηρίες, όπου αυτό είναι εφικτό γιατί πράγματι δεν είναι παντού.

Σημειώνω ότι τα πιο πολύνεκρα ατυχήματα οφείλονται ακριβώς σε μετωπικές συγκρούσεις, που αλλιώς θα αποφεύγονταν.

Παρατήρηση πέμπτη και τελευταία. 'Εχετε δραματικά υποτιμήσει τη συμβολή της σωστής σήμανσης στην απρόσκοπτη κυκλοφορία και συνακόλουθα στην αποφυγή τροχαίων ατυχημάτων. Η υφιστάμενη σήμανση του οδικού δικτύου -και η οριζόντια και η κάθετη- δηλαδή και οι διαγραμμίσεις και οι πινακίδες, είναι ατελέστατη, είναι αναξιόπιστη, είναι αποπροσανατολιστική και επικίνδυνη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι κυβερνήσεις των τελευταίων χρόνων αποδείχθηκαν ανεπαρκείς να οργανώσουν την αναγκαία εθνική εκστρατεία -τέτοια χρειάζεται- ώστε με έντονη, συνεχή, αδιάκοπη παρέμβαση της πολιτείας να αναιρεθούν ή έστω να ελεγχθούν οι παράγοντες που προκαλούν τα τροχαία ατυχήματα, όπως τους επιφόρτιζε ήδη από το 1996 η διακομματική επιτροπή για τη μελέτη του οξύτατου για τον τόπο μας προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων.

Η κυβερνητική ευθύνη σημειώνω ότι είναι βαρύτατη και όσο αυξάνεται, αντί να κάμπτεται ο αριθμός των ατυχημάτων και των νεκρών στη χώρα μας, τόσο περισσότερο στοιχειοθετείται ο χαρακτηρισμός των αρμοδίων ως ηθικών αυτουργών. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριοι συνάδελφοι, βάσει του άρθρου 135 παράγραφος 9 του Κανονισμού της Βουλής, δικαιούται ο πρώην Υπουργός να πάρει το λόγο για πέντε λεπτά στο τέλος της συζήτησης της επερώτησης.

Με παρακάλεσε όμως ο κ. Μαντέλης -και ζητάει γι' αυτό τη δική σας ομόφωνη απόφαση- να παρέμβει τώρα, διότι έχει κάποια

δουλειά. Πιστεύω ότι το Σώμα θα του παράσχει την ομόφωνη αυτή απόφαση.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ορίστε, κύριε Μαντέλη, έχετε το λόγο για πέντε λεπτά.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε και κύριοι συνάδελφοι. Θα πρέπει να φύγω κάποια στιγμή, αλλά θα προσπαθήσω, αν μπορέσω, να επιστρέψω.

Το θέμα της οδικής ασφάλειας και των ατυχημάτων είναι ένα θέμα για το οποίο πολλά Υπουργεία αναμειγνύονται και όχι μόνο Υπουργεία, αλλά και πολλές άλλες υπηρεσίες χρειάζεται να αναμειχθούν, για να έχουμε μια ολοκληρωμένη πολιτική με αποτελέσματα. 'Οσον, όμως, αφορά το Υπουργείο Μεταφορών, στο οποίο αναφέρομαι, θέλω να πω ότι τηρήσαμε με ευλάβεια όλο το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής του 1996 και όλες οι διατάξεις αυτού του πορίσματος τέθηκαν σε εφαρμογή. 'Εγινε μια μεγάλη προσπάθεια, ιδιαίτερα κατά το 1999, κατά το οποίο όλες αυτές οι διατάξεις πλέον έπαιρναν σάρκα και οστά, αποτέλεσμα της οποίας ήταν το ότι είχαμε για πρώτη φορά μετά από πάρα πολλά χρόνια μείωση των ατυχημάτων κατά 3%. Δεν είναι σημαντικός ο αριθμός, αλλά αν το αναλογιστεί κανείς ότι όλα τα προηγούμενα χρόνια είχαμε αύξηση των ατυχημάτων, νομίζω ότι είναι το πρώτο ελπιδοφόρο σημείο που έχουμε. Πρέπει να συνεχισθεί η πολιτική με επιμονή για πάρα πολλά χρόνια με συνέχεια, για να φθάσουμε στο αποτέλεσμα που όλοι επιθυμούμε.

Υπάρχουν, όμως, δύο - τρία σημεία στα οποία αναφέρεται η επερώτηση και στα οποία πρέπει ειδικά να αναφερθώ. Είναι το 1, το 5, το 17 και το 18. Επερωτάται το 1 και 5 γιατί δεν έγινε το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας και το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας. Και τις δύο αυτές προτάσεις της διακομματικής επιτροπής το Υπουργείο Μεταφορών φρόντισε να προχωρήσει για να υλοποιηθούν. Μάλιστα, επειδή ήταν η περίοδος κατά την οποία έπρεπε για λόγους ευρύτερου συμφέροντος της χώρας να κάνουμε περιστολή των δημοσίων δαπανών, για να μην έχουμε δύο νομικά πρόσωπα, συντάξαμε τότε στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών νομοσχέδιο που το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας και το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας συνενωνόταν σε ένα φορέα, σε έναν οργανισμό, ώστε να έχουμε μία περιστολή των δαπανών Το νομοσχέδιο αυτό που κατήρτισε το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, με τις υπογραφές όλων των συναρμοδίων Υπουργών, κατετέθη, στην προ κοινοβουλευτική διαδικασία, για να μπορέσει να προχωρήσει στη Βουλή. 'Ομως, εξαιτίας των λόγων που σας είπα προηγουμένως, κύρια της περιστολής των δημοσίων δαπανών, η επιτροπή που έλεγχε τις δαπάνες, αποτελούμενη από τέσσερις Γενικούς Γραμματείς, έκρινε, ότι δεν μπορούσε να προχωρήσει το νομοσχέδιο και έτσι δεν προχώρησε το νομοσχέδιο. Αυτός είναι ο λόγος που δεν υλοποιήθηκε η σχετική πρόταση της Διακομματικής Επιτροπής.

Με πολλή χαρά άκουσα τον Υφυπουργό κ. Βούλγαρη να αναγγέλλει ότι το Σεπτέμβριο ή Οκτώβριο θα κατατεθεί το σχετικό νομοσχέδιο. Το θεωρώ πάρα πολύ θετικό, διότι προφανώς ξεπεράστηκαν οι λόγοι κύρια της περιστολής των δημοσίων δαπανών που είχαμε στο παρελθόν και έτσι θα μπορεί να προχωρήσει αυτό το νομοσχέδιο.

Στο σημείο 18 της επερώτησης αναφέρεται ότι δεν υπάρχει προγραμματισμός και μάλιστα αναβάθμιση υλικοτεχνικής υποδομής των ΚΤΕΟ. Θα πρέπει να πω, ότι για την υλικοτεχνική υποδομή των ΚΤΕΟ υπάρχει ό,τι χρειάζεται για τα ΚΤΕΟ και ό,τι ζήτησαν οι νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις ώστε να έχουν τον αναγκαίο εξοπλισμό για τη λειτουργία τους. Πάντοτε από το Υπουργείο Μεταφορών. Εκτός του κρατικού προϋπολογισμού μάλιστα πληρώναμε όλες τις δαπάνες διετίθετο ό,τι εζητάτο. Και όπου χρειάστηκε να γίνει καινούριο ΚΤΕΟ, παραδείγματος χάρη στην Κακαβιά, δεν διστάσαμε να προχωρήσουμε να πούμε στη Νομαρχία Ιωαννίνων ότι χρηματοδοτούμε τη δημιουργία αυτού του ΚΤΕΟ και αποφασίσαμε να γίνει και αυτό το καινούριο ΚΤΕΟ.

'Ομως, κύριοι συνάδελφοι, θέλω να προβληματιστούμε λίγο με το φαινόμενο το οποίο παρατηρήσαμε, της κάμψης της λειτουργίας των ΚΤΕΟ από την εποχή που περιέρχεται η αρμοδιότητά τους στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Πρέπει να μας προβληματίσει. Πρέπει η Κυβέρνηση πρώτα από όλα, αλλά και εμείς οι ίδιοι από τη Βουλή να σκεφθούμε εάν αυτό είναι συμπτωματικό γεγονός ή χρειάζεται να γίνει κάποιου άλλου είδους παρέμβαση, γιατί είναι φανερό, ότι η κάμψη της λειτουργίας των ΚΤΕΟ εμφαίνεται έντονα όσο διάστημα έχουν περιέλθει στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.

Από τη στιγμή που δεν έγινε το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας και το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας προχωρήσαμε σε μία σειρά από άλλα μέτρα, τα οποία τα θεωρώ αν όχι ισότιμα, τουλάχιστον σημαντικά. Πρώτα από όλα δημιουργήθηκε πράγματι διϋπουργική επιτροπή για την οδική ασφάλεια, της οποίας επικεφαλής προεδρεύει ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης. Επίσης έγινε ειδικό πρόγραμμα οδικής ασφάλειας -μάλιστα, με υπουργική απόφαση που δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως- του οποίου η χρηματοδότηση για να μη βαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό, φρόντισε το Υπουργείο Μεταφορών και βρήκε ίδιους πόρους, τους οποίους αφήρεσε από άλλες δραστηριότητές του και δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην οδική ασφάλεια, τις διέθεσε γι' αυτό το πρόγραμμα. Είναι πόροι που ξεπερνούν το ένα δισεκατομμύριο δραχμές ετησίως.

Επικεφαλής αυτού του προγράμματος της οδικής ασφάλειας τέθηκε η Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, η οποία αποτελείται από επίλεκτα μέλη της κοινωνίας μας, εκπροσώπους φορέων, όπως και επιστημονικών οργανισμών της χώρας, που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια. Και αυτή η επιτροπή έχει αρχίσει το έργο της. Τα πρώτα βήματα της σημειώνουν αυτό που σας είπα, κάμψη κατά 3% των τροχαίων ατυχημάτων για το 1999.

Τέλος, το σημείο 17, της επερώτησης αναφέρεται ότι φορολογική απαλλαγή των εξαρτημάτων παθητικής ασφάλειας. Δεν έχουν τόσο μεγάλη σημασία οι ζώνες ασφαλείας κλπ., γιατί αυτά τα περισσότερα έχουν ενσωματωθεί στην αξία των αυτοκινήτων, που είναι μεγαλύτερης αξίας. Μεγάλη σημασία έχει το θέμα του κράνους για τους οδηγούς των δικύκλων. Στο κράνος πρέπει να μειωθεί η φορολογική επιβάρυνση, ώστε να γίνει πιο προσιτό. Οι ενέργειες που έκανε το Υπουργείο Μεταφορών ήταν να ζητήσει απ;οτο Υπουργείο Οικονομικών να προβεί στις αναγκαίες ενέργειες, για τη μείωση του ΦΠΑ. Το Υπουργείο Οικονομικών όμως αντιμετώπιζε ένα σοβαρό δίλημμα. Η δυνατότητα μειώσεως του ΦΠΑ, πρέπει να γίνει στα πλαίσια της διακρατικής συμφωνίας με την Ευρωπαϊκή 'Ενωση. Και το κυριότερο, δεν μπορεί να γίνει παρά μόνο για εντελώς περιορισμένες περιπτώσεις, τις οποίες έχει κρατήσει η Ελλάδα δικαίωμα, να μπορεί να ασκήσει αυτού του είδους τη νομοθετική παρέμβαση. 'Ομως το Υπουργείο Οικονομικών είχε ζητήσει τότε να μην αναλωθεί αυτή η εξαίρεση την οποία έχει, για μείωση του ΦΠΑ. Γιατί ήθελε να εκτιμήσει αν χρειάζεται σε κάποιο άλλο σοβαρότερο αγαθό που αφορά ίσως μεγαλύτερο μέρος της ελληνικής κοινωνίας και των Ελλήνων πολιτών, να υπάρξει αυτού του είδους η παρέμβαση στη μείωση του ΦΠΑ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Και γιατί να μην επιδοτείται; Ας επιδοτείται, αντί να μειώσουμε το ΦΠΑ. Κάθε ένας που αγοράζει ένα κράνος θα πρέπει να παίρνει πίσω κάποια χρήματα.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, η επιδότηση προκαλεί στρέβλωση της αγοράς. Δεν μπορούμε να επιδοτούμε. 'Ομως είναι ένα πολύ σοβαρό ζήτημα. Εγώ θα έλεγα ότι η Βουλή έχει την ευχέρεια να το επανεξετάσει. Να συζητήσουμε με το Υπουργείο Οικονομικών αν δεν έχουν παρουσιασθεί άλλα μείζονα θέματα, για τα οποία να θέλει να ασκήσει αυτό το δικαίωμα εξαίρεσης και να επανέλθουμε σε αυτό το ζήτημα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κ. Λεβέντης έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σαν γιατρός νευροχειρουργός που έχω πάνω από τριάντα χρόνια δουλέψει μέσα στα μεγάλα κρατικά νοσοκομεία, έχω το θλιβερό "προνόμιο" να έχω ζήσει χιλιάδες δράματα εξαιτίας των τροχαίων ατυχημάτων που με συνεχώς αυξανόμενους ρυθμούς συμβαίνουν στη χώρα μας. Ονομάστηκε μάστιγα και πράγματι έτσι είναι. Και το δράμα επιτείνεται γιατί τα θύμα-

τα στη συντριπτική τους πλειοψηφία είναι νέοι, ο ανθός του έθνους κυριολεκτικά, αλλά και επειδή αυτά τα δράματα είναι τόσο ξαφνικά και απρόβλεπτα που κεραυνοβολούν τους οικείους και το περιβάλλον, αλλά και όσους ασχολούνται με την αντιμετώπιση των θυμάτων. Και στις συνέπειες θα πρέπει να υπολογίσουμε πρώτα-πρώτα τους νεκρούς. Και όχι μόνο θα υπολογίσουμε τους θανάτους που συμβαίνουν στον τόπο του ατυχήματος, αλλά και αυτούς τους θανάτους που επισυμβαίνουν στα νοσοκομεία και που είναι περίπου ίδιοι σε αριθμό, αλλά και τους μόνιμα ανάπηρους, που είναι πολλαπλάσιοι -πολλοί από αυτούς σε φυτική κατάσταση, μια κατάσταση που σκέφτεται κανείς μερικές φορές αν ξεπερνάει τον άμεσο θάνατο. Σε αυτά πρέπει να προσθέσουμε τις οικονομικές συνέπειες αλλά και πλήθος άλλων επιπτώσεων, όπως οι ψυχικές επιπτώσεις που έχουν στην οικογένεια, στο περιβάλλον, ιδιαίτερα στις μητέρες, που πάρα πολλές από αυτές γίνονται μόνιμοι ασθενείς των ψυχιάτρων.

Ακούστηκαν πάρα πολλά ενδιαφέροντα, αναπτύχθηκαν αιτίες, διαπιστώσεις. Σε αυτά όλοι συμφωνούμε.

Με απορία δεν άκουσα τίποτα όσον αφορά αυτήν τη δικτατορία, κυριολεκτικά, του αυτοκινήτου, που είναι δυστυχώς επιβεβλημένη από τα πράγματα, αλλά που έχουμε αφεθεί στη μοίρα μας και που δεν σκεπτόμαστε ότι πρέπει να ακολουθήσουμε και άλλους τρόπους συγκοινωνίας, όπως το τρένο που είναι τόσο υποβαθμισμένο στον τόπο μας. Δεν συζητώ για τα ποδήλατα που θα μπορούσαν να κυκλοφορούν, αντί για τα μηχανάκια, στους δρόμους. Αυτό ούτε καν το σκεπτόμαστε, ούτε συζητήθηκε εδώ, ούτε η πολιτεία έχει δείξει ποτέ κάποια παρόμοια ευαισθησία.

Επίσης, είναι η εκπαίδευση, που ασφαλώς είναι καθοριστική και θα πρέπει από μικρά παιδιά να μαθαίνουν από το σπίτι τους μαζί με τον κίνδυνο να μη βάζουν το χέρι στην πρίζα πώς να κυκλοφορούν στους δρόμους και σαν πεζοί, αλλά και όταν στη συνέχεια θα οδηγούν ποδήλατο, μηχανάκια, και τέλος αυτοκίνητο.

Θα πρέπει και τα Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας συνεχώς να βομβαρδίζουν κυριολεκτικά όλους τους θεατές τους, γιατί είναι καθοριστική η εντύπωση της εικόνας. Και υπάρχουν ειδικοί που μπορούν να καθηλώσουν τους θεατές, που αντί να δείχνουν άλλες εικόνες, όπως αυτές των φόνων από διάφορα σίριαλς της τηλεόρασης, να δείχνουν τις συνέπειες των ατυχημάτων, με τρόπο βέβαια όχι να τρομάξουν, αλλά για να σκεφθούν και να προσπαθήσουν να αποφύγουν τα ατυχήματα.

Ο ρόλος των σχολείων είναι καθοριστικός. Θα έπρεπε να γίνεται εδώ η σωστή κυκλοφοριακή αγωγή. Επίσης, θα πρέπει ανάμεσα σ'αυτήν την εκπαίδευση να περιλαμβάνεται και η εκπαίδευση όλων των οδηγών, ώστε να είναι σε θέση να προσφέρουν στον τόπο του ατυχήματος τις πρώτες βοήθειες. Μπορεί κάποιο τραύμα να αιμορραγεί και να κάθονται δέκα γύρω του, χωρίς κανένας να σκεφθεί να πιέσει λίγο το τραύμα, ώστε να μη χάνεται το αίμα. Αυτά είναι καθοριστικά και μπορεί να σώσουν ζωές.

Επίσης πρέπει να πούμε και για την προνοσοκομειακή αντιμετώπιση των τραυματιών, που πρέπει να γίνει με διαφορετικό τρόπο. Δηλαδή θα πρέπει να οργανωθούμε πολύ καλύτερα, γιατί αν θέλουμε να βελτιώσουμε τους δείκτες, θα δούμε ότι εκεί που έχει βελτιωθεί πάρα πολύ η στατιστική είναι σε όσες χώρες κατάφεραν να επεμβαίνουν γρήγορα και αποτελεσματικά από τον τόπο του ατυχήματος μέχρι να φθάσει ο τραυματίας στο νοσοκομείο.

Το οδικό δίκτυο έχει πάρα πολλές παγίδες. 'Εχουν αναφερθεί άπειρες φορές στις εφημερίδες και γενικότερα στα Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας σημεία που σε κάθε έξοδο έχουμε ατυχήματα και μάλιστα θανατηφόρα. Υπάρχουν σημεία "καρμανιόλες" στα οποία έχουν συμβεί τριάντα και σαράντα ατυχήματα. Και απορώ με αυτό που είπε ο κύριος Υπουργός ότι ξοδεύονται είκοσι δισεκατομμύρια το χρόνο για βελτίωση και συντήρηση του οδικού δικτύου και επομένως πρέπει να είμαστε ευχαριστημένοι. Αυτά όμως δεν φθάνουν, γιατί αν δείτε μόνο τον αριθμό των πενήντα νεκρών που είχαμε στην τελευταία έξοδο του Πάσχα, αυτό σημαίνει ότι κάτι δεν πάει καλά και πολλά απ'αυτά τα ατυχήματα έγιναν εκεί που γίνονται κάθε φορά.

Υπάρχει η σήμανση και όλα αυτά που ελέχθησαν. Υπάρχουν επίσης και δρόμοι που πρέπει να βελτιωθούν εξαρχής. Και θα ήθελα εδώ να αναφέρω το δρόμο από την Ελευσίνα-Κάζα-Ερυθρές. Είναι ένας δρόμος που κάθε χειμώνα κλείνει πιο εύκολα από τον αυχένα της Κατάρα. Δεν μπορώ να καταλάβω γιατί δεν μπορούμε να διαθέσουμε δύο δισεκατόμμυρια (2.000.000.000) δραχμές για να φτιάξουμε αυτές τις στροφές και να φαρδύνουμε το δρόμο. Είναι μια παγίδα κυριολεκτικά, όχι μόνο το χειμώνα, αλλά και κάθε μέρα. Να σκεφθείτε ότι είναι ο μόνος δρόμος που συνδέει άμεσα τα δύο μεγάλα εθνικά δίκτυα Αθήνας-Θεσσαλονίκης και Αθήνας-Πάτρας. Μεγάλα δε και βαρέα αυτοκίνητα προτιμούν να ακολουθούν αυτόν το δρόμο που είναι συντομότερος. Εδώ, υπάρχει πλήρης αδιαφορία της πολιτείας.

Επίσης έχουμε κάθε χρόνο τετρακόσιους νεκρούς μέσα στην Αθήνα. Η έγκριτη εφημερίδα "ΤΟ ΒΗΜΑ" δημοσίευσε πρόσφατα στατιστικά στοιχεία και πίνακες όπου αναφέρονται λεπτομερώς τα ατυχήματα εντός των Αθηνών.

Αυτά είναι ανεπίτρεπτα πράγματα και νομίζω ότι μία χώρα που θέλει να βρίσκεται ανάμεσα στις ανεπτυγμένες ευρωπαϊκές χώρες θα έπρεπε να έχει πάρει περισσότερα μέτρα.

Καθοριστικό όμως για μένα και για όλους νομίζω είναι η οδική συμπεριφορά των οδηγών. Η υπερβολική ταχύτητα είναι η πρώτη αιτία των ατυχημάτων και αυτό νομίζω ότι πρέπει όλοι να το συνειδητοποιήσουμε.

'Ηταν ανατριχιαστικό αυτό που έγινε στην τελευταία έξοδο του Πάσχα: Οδηγός, ο οποίος ξεπέρασε το κιγκλίδωμα, πέρασε από την άλλη πλευρά, ξύρισε κυριολεκτικά την οροφή αντιθέτως ερχομένου αυτοκινήτου και αποκεφάλισε τους επιβάτες του. Αυτός πρέπει να έτρεχε με διακόσια χιλιόμετρα, πρέπει να ήταν αεροπλάνο. Αυτά είναι απαράδεκτα πράγματα.

Και πρέπει να πω εδώ ότι η Τροχαία κάνει πάρα πολύ λίγα, δυστυχώς. Αν κυκλοφορήσετε στους επαρχιακούς ιδιαίτερα δρόμους σπάνια θα δείτε τροχονόμο, ενώ εδώ αν θα βγείτε στη Βασιλίσσης Σοφίας κάθε τριάντα μέτρα υπάρχει και ένας τροχονόμος. Η αναδιάταξη των δυνάμεων της Τροχαίας θα πρέπει να γίνει. Αν χρειάζονται και άλλοι τροχονόμοι επίσης να προσληφθούν και να είναι εκεί. Αλλά δεν είναι μόνο αυτό.

Ειπώθηκαν πολλά για την παραβίαση των σημάτων, μπαίνουν στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας. Δεν έχετε παρά να βγείτε έξω. Θα δείτε πόσοι 'Ελληνες οδηγοί σέβονται το κόκκινο και πολύ περισσότερο το κίτρινο. Στην Ευρώπη είναι απαράδεκτο να παραβιάσεις το κίτρινο σήμα. Εδώ έτσι και σταματήσεις στο κίτρινο ο άλλος οπωσδήποτε θα πέσει επάνω σου. Αυτή η νοοτροπία πρέπει να αλλάξει και να παρθούν μέτρα και εκπαιδευτικά αγωγής, αν θέλετε, αλλά και μέτρα από την Τροχαία, ώστε να τιμωρούνται οι παραβάτες.

Επίσης τα μηχανάκια στα πεζοδρόμια θα τα δείτε να κυκλοφορούν κάθε μέρα.

'Ενα άλλο καθοριστικό μέτρο είναι το αλκοτέστ, για το οποίο πρέπει να σας επισημάνω ότι στα νοσοκομεία είδαμε, όταν εφαρμόστηκε το αλκοτέστ για μερικές εβδομάδες ότι υποδιπλασιάστηκαν τα τροχαία ατυχήματα, όπως αυτό συνέβη και με το point system. Γιατί τώρα χαλάρωσε τόσο πολύ;

'Ενα άλλο ζήτημα είναι οι ζώνες και το κράνος. Είχαμε κάνει μία μελέτη στον "Ευαγγελισμό" πριν από μερικά χρόνια και από τριάντα νέους ανθρώπους που πέθαναν μέσα στο νοσοκομείο τραυματίες από μηχανάκια οι είκοσι εννέα ήταν αυτοί που δεν φορούσαν κράνος και μόνο ένας ήταν που φορούσε. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, τη χρησιμότητα του κράνους. Παρόμοιες μελέτες υπάρχουν άπειρες.

Κάτι άλλο που ελέχθη από τον κύριο Υπουργό είναι ότι τα αυτοκίνητα που είναι πάνω από πενήντα τόνους φθείρουν το οδόστρωμα. Δεν ξέρω, κύριε Υπουργέ, γιατί πρέπει να επιτρέπουμε να κυκλοφορούν τέτοια βάρη στους δρόμους εάν το οδόστρωμα δεν αντέχει. Είναι πάρα πολύ απλό.

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

Κύριε Υπουργέ, δε αμφισβητούμε την ευαισθησία σας. Την αποτελεσματικότητα των μέτρων αμφισβητούμε.

Δεν θέλω να σας κουράσω περισσότερο. Πέρασε ο χρόνος μου. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Καλώς, κύριε Λε-

βέντη.

Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ" "Πεντακόσια χρόνια έντυπης παράδοσης του Νέου Ελληνισμού" εξήντα τέσσερις μαθητές και τέσσερις συνοδοί-δάσκαλοι από το 1ο Δημοτικό Σχολείο 'Ασπρων Σπιτιών και το 8ο Δημοτικό Σχολείο Θήβας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα)

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ κ. Σπυρόπουλος.

ΡΟΒΕΡΤΟΣ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να πω ότι ήταν ορθή η πρωτοβουλία των συναδέλφων της Αντιπολίτευσης, όπως αυτό επισημάνθηκε και από τους Υπουργούς, να φέρουν στην Αίθουσα της Βουλής προς συζήτηση ένα θέμα που αναμφίβολα όχι μόνο απασχολεί όλους μας, αλλά σε κάθε περίπτωση η ευαισθησία όλων μας είναι δεδομένη και ισοδύναμη.

Θέλω να κάνω βέβαια μία επισήμανση: Τινές των επερωτώντων άσκησαν το αντιπολιτευτικό τους καθήκον με κάποιες υπερβολές και με κάποιες υπερβατικές αντιπαραθέσεις. Και αυτό όμως είναι αποδεκτό και παραδεκτό.

Θέλω να τονίσω ότι ένα-ένα τα θύματα αυτού του ακήρυκτου πολέμου, σε σχέση με τα θανατηφόρα οδικά ατυχήματα, επισημαίνουν προς όλους, προς κάθε πλευρά και κυρίως προς την Κυβέρνηση και προς το κυβερνών κόμμα τις ευθύνες μας, ευθύνες που καθημερινά θα πρέπει να καλύπτουμε με την άσκηση ενός παραγωγικού κυβερνητικού έργου, προκειμένου ένα-ένα τα θύματα να μειώνονται.

Αναφέρθηκε και προηγουμένως ότι προς αυτήν την κατεύθυνση έχουν υπάρξει σωστές πρωτοβουλίες. Βέβαια τα πράγματα δεν έχουν ανατραπεί.

Θέλω, όμως, να επισημάνω κάτι που δεν επισημάνθηκε από τους επερωτώντες συναδέλφους:

Στη χώρα μας, μια χώρα που καθυστερημένα αναπτύσσεται ή αναπτύχθηκε τις προηγούμενες δεκαετίες στα πλαίσια της λεγόμενης κλασικής βιομηχανικής ανάπτυξης, για ολόκληρες δεκαετίες το αυτοκίνητο και ο άνθρωπος ήταν δύο αντίπαλοι. Το κακό οδικό δίκτυο, το ανεκπαίδευτο ανθρώπινο δυναμικό, τα οχήματα κακής ποιότητας δημιούργησαν εκατόμβες θυμάτων και κάθε φορά σηματοδοτούσαν και συμβόλιζαν την αντίφαση, αν θέλετε, τη συνολική υστέρηση της χώρας μας να ενσωματωθεί με τους άλλους ρυθμούς, με τους ρυθμούς που είχαν οι χώρες που οδηγούσαν τη βιομηχανική ανάπτυξη στην προσαρμογή για τη μείωση όλων αυτών των δυσάρεστων φαινομένων.

Ωστόσο δεν μπορεί κανείς να μην αναγνωρίσει ότι τα τελευταία χρόνια, την τελευταία δεκαετία έχουν γίνει σημαντικότατα βήματα. 'Εγινε κριτική από την πλευρά της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης ότι δεν υπάρχουν μαθήματα κυκλοφοριακής αγωγής. Και ξέρουν οι συνάδελφοι ότι εδώ και αρκετά χρόνια γίνονται μαθήματα κυκλοφοριακής αγωγής. Αποσιωπήθηκε από όλες τις πλευρές ότι ήδη είναι σε εξέλιξη εκατόν δύο πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής σε μία σειρά από δήμους της χώρας.

Αποσιωπήθηκε ακόμα το γεγονός ότι έχει αλλάξει το σύστημα εκπαίδευσης για τους νέους οδηγούς. Υπάρχουν δηλαδή συστηματικές προσπάθειες για να υπάρχει βελτίωση και στο τμήμα που συνθέτει το πρόβλημα άνθρωπος, δηλαδή οδηγός, οδικό δίκτυο, όχημα. Ο δρόμος σαφώς είναι μακρύς. Τα πράγματα δεν διορθώνονται εύκολα. Απαιτείται συνεχής και επίπονη προσπάθεια και σίγουρα απαιτούνται πόροι.

Οι πόροι που διετέθησαν από το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, όπως σε όλους μας είναι γνωστό, αναμορφώνουν το εθνικό δίκτυο της χώρας. 'Οποιος κυκλοφορούσε στους βασικούς εθνικούς άξονες -και όπως είπε ο κ. Παπαληγούρας στον οδικό άξονα Αθήνα-Κόρινθος, ο ίδιος ο κ. Παπαληγούρας αυτόν τον οδικό άξονα τον κάνει αρκετές φορές- θα θυμάται ότι τα προηγούμενα χρόνια γύρω στο τριακοστό ή στο πεντηκοστό χιλιόμετρο του οδικού άξονα Αθηνών-Κορίνθου κάθε Σαβατοκύριακο είχαμε μερικές δεκάδες νεκρούς. Σήμερα αυτό το φαινόμενο δεν υπάρχει. Αυτό το φαινόμενο θα εξαλειφθεί συνολικά με την ολοκλήρωση του οδικού άξονα Θεσσαλονίκη-Αθήνα-Πάτρα.

Υπάρχει το μεγάλο πρόβλημα Αθήνα-Πάτρα, Κόρινθος-Πάτρα, που με την ολοκλήρωση και τη δημιουργία του νέου εθνικού άξονα και αυτό θα διορθωθεί.

Είναι φανερό, λοιπόν, ότι η διάθεση πόρων για την αναμόρφωση των εθνικών δικτύων θα μειώσει σημαντικά τα οδικά ατυχήματα. Βέβαια υπάρχει σοβαρό πρόβλημα, γιατί τα περισσότερα ατυχήματα σήμερα γίνονται στο περιφερειακό οδικό δίκτυο. Και εκεί νομίζω ότι θα πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι η κατάτμηση των αρμοδιοτήτων ανάμεσα στο δήμο ή τη νομαρχία και στην Κυβέρνηση επιβάλλουν τη συνεργασία και των τριών κυττάρων της διοίκησης, Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Νομαρχίας και Κυβέρνησης.

Χωρίς να θέλω να ψέξω την Τοπική Αυτοδιοίκηση θέλω να επισημάνω ότι στο επίπεδο της Νομαρχίας θα πρέπει να υπάρχει παραίνεση και παρέμβαση του Υπουργείου Εσωτερικών, προκειμένου οι νομαρχίες να κάνουν πολλά περισσότερα για το νομαρχιακό, εθνικό δίκτυο.

Πιστεύω ότι οι επόμενες χρονιές θα είναι χρονιές που σε κάθε περίπτωση τα ανθρώπινα θύματα θα είναι λιγότερα.

Ωστόσο και ένα ανθρώπινο θύμα αν υπάρχει και αν μπορούμε να προσδιορίσουμε το ατύχημά του σε ευθύνες του κράτους και της πολιτείας, σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να βάλει τη Δημόσια Διοίκηση στη λογική του εφησυχασμού. Είναι γεγονός ότι πρέπει να γίνουν πολλά και όσον αφορά τον άνθρωπο, δηλαδή το ξεκίνημα ή την ένταση της σχολικής αγωγής και όσον αφορά τη βελτίωση του οδικού δικτύου και βέβαια όσον αφορά τη βελτίωση και την πιστοποίηση της καταλληλότητας των οχημάτων.

Θέλω να κλείσω με την ελπίδα και τη βεβαιότητα ότι η Κυβέρνηση και οι αρμόδιοι Υπουργοί, κάθε φορά που μια κοινοβουλευτική διαδικασία φέρνει τέτοια θέματα, οπλίζονται με πρόσθετη επιχειρηματολογία, με δεδομένη την ευαισθησία τους, προκειμένου να αυξήσουν τους παραγωγικούς ρυθμούς για τη μείωση φαινομένων, που δεν τιμούν σε καμία περίπτωση την ελληνική κοινωνία.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κ. Κασσίμης έχει το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: 'Ακουσα με πολύ μεγάλη προσοχή τους εκπροσώπους της Κυβέρνησης να μας λένε για ποινές, για συλλήψεις που έχουν αυξηθεί, ότι πιάνουμε περισσότερους παραβάτες, για ελικόπτερα, που θα αρχίσουν να ελέγχουν τα πάντα.'Ολα αυτά είναι κατασταλτικά. Προληπτικά δεν βλέπω να έχει γίνει τίποτα.

'Ακουσα μάλιστα ότι έχουμε συμμορφωθεί με όλες τις διεθνείς συμφωνίες και υποχρεώσεις μας. Μας είπαν οι Βρυξέλλες να πάψουν οι κακοτεχνίες στους δρόμους. Τους ευχαριστούμε! Αλίμονο αν πρέπει να έλθουν κάποιοι απέξω να μας πουν να πάψουμε να σκοτωνόμαστε σε τροχαία ατυχήματα.

Κύριε Υπουργέ, με όλη τη συμπάθεια που σας έχω, θέλω να σας πω ότι τις εκτιμήσεις σας για τα ατυχήματα δεν τις δέχομαι μέχρι να τις δώσει η Στατιστική. Διότι έχουμε την πρόσφατη εμπειρία για τη μείωση της ανεργίας το 1999, που το ακούγαμε επί δύο μήνες μέχρι να γίνουν οι εκλογές και την επόμενη των εκλογών με τα επίσημα στοιχεία ανέβηκε η ανεργία.

Θα αναφερθώ τώρα σε αυτά που άκουσα από τον κ. Αλευρά. Μας είπε πού έχει την ευθύνη το ΥΠΕΧΩΔΕ και πού την έχουν οι νομαρχίες και οι δήμοι. Κύριε Υπουργέ, δεκαεπτά χρόνια στην Κυβέρνηση ήσαστε, αυτόν που σκοτώνεται δεν τον ενδιαφέρει ποιος έχει την ευθύνη που σκοτώθηκε ούτε την οικογένειά του ούτε την ελληνική κοινωνία. Αυτό που ξέρουμε σήμερα είναι ότι οι δρόμοι είναι άθλιοι, είναι άθλια η σήμανση.

Είπατε μάλιστα "εμείς δίνουμε δύο δισεκατομμύρια (2.000 .000.000) το χρόνο στις νομαρχίες για να συντηρήσουν το δίκτυο, που είναι στην αρμοδιότητά τους".

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΑΛΕΥΡΑΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων): (Δεν ακούστηκε).

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Εγώ τρόμαξα που το άκουσα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΑΛΕΥΡΑΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων): Υπάρχει ασφάλεια...

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Ανασφάλεια υπάρχει, κύριε Υπουργέ. 'Εχετε πάει σε επαρχιακό δίκτυο;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Εκεί κυκλοφορούμε όλοι.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: Ακριβώς επειδή κυκλοφορείτε είσαστε τυχερός. Αν πάτε νύχτα και ακολουθήσετε τη διαγράμμιση είναι βέβαιο ότι θα βρεθείτε σε χωράφι ή σε γκρεμό, διότι έχουν γίνει τρεις ανακατασκευές και έχουν γίνει πέντε διαγραμμίσεις. Δεν ξέρεις ποια είναι η κανονική. Αυτό συμβαίνει και σε δίκτυο της Αθήνας, όπως για παράδειγμα στην οδό Κηφισίας -είναι ευθύνη του ΥΠΕΧΩΔΕ- όπου αν κάποιος κάνει το λάθος να ακολουθήσει τη διαγράμμιση θα βρεθεί στα καινούρια μπλοκ που έχουν βάλει, γιατί γίνονται κατασκευές εκεί.

Θα πω και πάλι ότι είναι καλές οι ποινές, καλή η υποτιθέμενη αστυνόμευση αλλά μας ενδιαφέρει η πρόληψη. Και πρόληψη σημαίνει έργα σοβαρά, με πρόγραμμα και ευθύνη.

Θα έπρεπε να αποφύγετε, κύριε συνάδελφε του ΥΠΕΧΩΔΕ, να μας πείτε για τους εθνικούς δρόμους. Μας υποχρέωσε η Ευρωπαϊκή 'Ενωση, αφού φάγαμε "το τράβηγμα των αυτιών" για τις κακοτεχνίες. Και αυτό που είπατε για τα γαλακτώματα κοιτάξτε το, παρακαλώ. Δεν ισχύει. Μακάρι να ήταν υποχρεωτικά εκεί που πρέπει να είναι. Θα είχαμε λιγότερες φθορές, λιγότερα προβλήματα, λιγότερα δυστυχήματα.

Αυτό είναι αποκλειστική ευθύνη του ΥΠΕΧΩΔΕ. Δεν είναι ούτε εργολάβου, ούτε κανενός άλλου.

Μας είπατε και το άλλο το τρομερό ότι ευθύνη έχουν οι οδηγοί. Εμείς φωνάζουμε τόσα χρόνια -και όχι εμείς, ως Νέα Δημοκρατία, αλλά όλο το Κοινοβούλιο- ότι παιδεία, κυκλοφοριακή αγωγή δεν υπάρχει. Σαν να μου πείτε ότι μεθαύριο, αν κλείσουν τα σχολεία, θα φταίνε τα παιδιά που έμειναν αγράμματα.

Τι έχει κάνει η Κυβέρνηση από το 1981 για την αγωγή των Ελλήνων πολιτών; Απολύτως τίποτα. Το 1986 μόνο, που ήταν το παγκόσμιο έτος πρόληψης ατυχημάτων, ήρθε ο Σουμάχερ και έκανε ένα φιλμάκι. Και μάλιστα είχαμε θετικές επιπτώσεις απ' αυτήν την προβολή. Γιατί το κάναμε; Για να γιορτάσουμε το έτος πρόληψης ατυχημάτων. Γιατί το έτος τελείωσε, ο Σουμάχερ έφυγε, το φιλμάκι χάθηκε και τίποτα άλλο δεν έγινε.

Λέτε ότι πιάσατε παραπάνω πέρυσι οδηγούς, που οδηγούσαν σε κατάσταση μέθης, σε απαγορευτική κατάσταση. Ξεχνάτε γιατί έγινε αυτό; Στη Βάρκιζα ένα βράδυ μια κοπέλα σκότωσε δύο ανθρώπους στο δρόμο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αυτό γίνεται σε όλη την Ελλάδα.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΣΣΙΜΗΣ: 'Οχι, κύριε Υπουργέ, γιατί άρχισαν οι έλεγχοι πριν από δύο χρόνια. Η κοπέλα σκότωσε δύο ανθρώπους στο δρόμο και ξεσηκώθηκε η κοινωνία. Γι' αυτό άρχισαν οι έλεγχοι.

Και αν ρωτήσω τον περασμένο μήνα ή τον προπερασμένο μήνα πόσοι έλεγχοι έγιναν, είμαι βέβαιος ότι θα έχουν ατονίσει.

Ζώνες. Βγαίνει κάποιος Υπουργός και μιλάει για ζώνες ασφαλείας, όταν έχει συμβεί κάποιο ατύχημα. 'Ετσι επί δεκαπέντε μέρες ελέγχονται οι ζώνες. Πηγαίνετε σήμερα να δείτε αν ελέγχονται οι ζώνες. Δεν ελέγχονται.

Πρέπει να ασχοληθούμε με την πρόληψη. Εμείς δεν θα κάνουμε ούτε κριτική ούτε τίποτα άλλο. Είστε δεκαεπτά χρόνια Κυβέρνηση και δεν έχουν μειωθεί, αλλά αυξάνονται οι θάνατοι, οι τραυματισμοί από τροχαία ατυχήματα. Η τεχνολογία έχει βελτιωθεί, ο κόσμος πάει μπροστά και εμείς, δυστυχώς, στατιστικά πηγαίνουμε μπροστά και παραμένουμε πρώτοι, όσον αφορά τους νεκρούς και τους τραυματίες από τροχαία ατυχήματα.

'Ακουσα και τον πρώην Υπουργό τον κ. Μαντέλη, που είπε για τις δυσκολίες που είχε, ότι δρομολογήθηκαν κάποια πράγματα, ότι δεν υπήρχαν χρήματα για να γίνει και το Εθνικό Συμβούλιο. Θεωρώ ότι αυτά είναι προφάσεις εν αμαρτίαις. 'Αλλος λόγος θα υπήρχε, διότι δεν έλειπαν τα χρήματα για να γίνει το Εθνικό Συμβούλιο Εθνικής Ασφάλειας ή το Ινστιτούτο. Απλώς δεν ενδιαφέρεστε. Λυπούμαι που το διαπιστώνω. Αυτό που λείπει είναι η κοινωνική ευαισθησία.

Κύριε Υπουργέ, είπατε ότι η Κυβέρνηση χαίρεται, διότι εντείνεται η ευαισθησία του Κοινοβουλίου και της κοινωνίας. Θα έπρεπε να ντρέπεται για το σημείο στο οποίο βρισκόμαστε, για την ολιγωρία, την οποία έχει αποδείξει.

Σας παρακαλώ, αν θέλουμε σοβαρά να πούμε ότι ενδιαφερόμαστε, πρέπει να πούμε την αλήθεια στον κόσμο. Μη μας λέτε για τις εθνικές οδούς, τους κλειστούς αυτοκινητόδρομους και τι άλλο γίνεται εκεί. Να μας πείτε για τις παρακάμψεις, που είναι είκοσι μέτρα σε δρόμο ταχείας κυκλοφορίας από τη διασταύρωση και πρέπει να φρενάρεις και να σκοτωθείς ή να χάσεις τη διασταύρωση, εάν δεν το κάνεις. Δεν αναφέρομαι στον εθνικό δρόμο, που φτιάχνεται τώρα, αλλά για τους δρόμους που υπάρχουν. Δεν ξέρω ποιος ευθύνεται, αλλά δεν με ενδιαφέρει κιόλας ποιος ευθύνεται. Αυτό που με ενδιαφέρει είναι να αναλάβει κάποτε η Κυβέρνηση την ευθύνη να προστατεύσει τη ζωή πεζών και οδηγών. 'Ολα τα υπόλοιπα είναι προσχηματικές θεωρίες για να καλύψουμε ή αδιαφορία ή ανικανότητα.

Θα έρθουμε πάλι εδώ, κύριε Υπουργέ, μετά από ένα χρόνο για να δούμε εάν όσα ελέχθησαν σήμερα σας ευαισθητοποίησαν -όχι για να μας πείτε πόσους πιάσατε- και για να μας πείτε τι κάνατε πραγματικά, αν μειώθηκαν και οι κίνδυνοι και τα ατυχήματα και οι θάνατοι.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κ. Παναγιωτόπουλος έχει το λόγο για τρία λεπτά για να δευτερολογήσει.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, εάν τα όσα είπαν οι κύριοι Υπουργοί και ο τέως Υπουργός κ. Μαντέλης αποτελούσαν πραγματικότητα, γιατί οι στατιστικές δείχνουν ακριβώς το αντίθετο; Γιατί επιβεβαιώνονται αριθμητικά τα μέγιστα αριθμητικά ύψη των καταλόγων των θυμάτων; Κύριοι Υπουργοί, ποιος τιμωρήθηκε από τους υπευθύνους για κακοτεχνία; Γιατί ακόμα και όταν φιλικές προς την Κυβέρνηση εφημερίδες μετά από μεγάλα δυστυχήματα σε σημεία καμπής του εθνικού οδικού δικτύου υποδεικνύουν τα σημεία "παγίδες" -το έκαναν πρόσφατα "ΤΑ ΝΕΑ"- δεν παίρνετε αυτές τις υποδείξεις να τις αξιοποιήσετε άμεσα, "πυροσβεστικά" τουλάχιστον;

Επιτρέψτε μου να πω και κάτι άλλο. Τα τελευταία χρόνια έχουν χυθεί τόνοι μελανιού στο γραπτό λόγο και έχουν αναλωθεί ποταμοί σιέλου στον προφορικό να μιλάμε στη δημόσια ζωή για το Μάαστριχτ, την ΟΝΕ κλπ. 'Εχουμε αναρωτηθεί ποια είναι η οδός από την οποία πάμε στο Μάαστριχτ εμείς οι 'Ελληνες; Αν εξαιρέσουμε την οδό προς βορράν, λόγω της αστάθειας που υπάρχει στην περιοχή της Βαλκανικής, ο ασφαλέστερος δρόμος είναι η εθνική οδός Αθηνών-Πατρών και μετά διά θαλάσσης από Ιταλία.

Κύριοι Υπουργοί, ελέγχουμε και ελέγξατε ως άλλοθι της ανεπάρκειας της Κυβερνήσεως τον 'Ελληνα οδηγό για ανεπάρκεια, για επιπολαιότητα, για λανθασμένη οδήγηση. 'Εχει ευθύνες ο 'Ελληνας οδηγός, αλλά όχι σε αυτό το επίπεδο. 'Εχετε διανύσει ποτέ την οδό προς το Μάαστριχτ από το σημείο του Δαφνίου μέχρι την παράκαμψη της διασταύρωσης με το δρόμο προς την Ελευσίνα; Αυτό το οδοιπορικό, αυτή η επίπονη διαδρομή διαρκεί μία και πλέον ώρα και είναι φυσικό με τέτοιες ελλείψεις στην υποδομή του εθνικού οδικού δικτύου ο 'Ελληνας οδηγός και η Ελληνίδα οδηγός να είναι φορτισμένοι, να γίνονται ψυχολογικά ράκη και να μην αποδίδουν, όπως θα απέδιδε ο μέσος άνθρωπος, ο σώφρων άνθρωπος στο βολάν, στην οδήγηση του οχήματός του.

Στην Κατεχάκη δεν σκέφτηκε κάποιος Υπουργός να κάνει ορισμένες παρεμβάσεις; Δεν έχετε κάνει τη διαδρομή της Κατεχάκη για να δείτε ότι είναι άσχημα χαραγμένος ο δρόμος; 'Εχετε τη δυνατότητα όπως και στο διάστημα της εθνικής οδού από το Δαφνί μέχρι την Ελευσίνα, που είναι ο Γολγοθάς των οδηγών, να παρέμβετε επειδή έχετε ελεύθερους χώρους.

Εν πάση περιπτώσει, κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω ότι έχουμε καλοκαίρι μπροστά μας, που είναι η εποχή της μεγάλης εξόδου. Αν δεν ληφθούν μέτρα εδώ και τώρα, τα θύματα θα πολλαπλασιαστούν από το επόμενο Σαββατοκύριακο. Το απεύχομαι, αλλά φοβάμαι ότι αυτή θα είναι η πραγματικότητα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κ. Γκελεστάθης έχει το λόγο για τρία λεπτά να δευτερολογήσει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνά-

δελφοι, οι προσπάθειες και οι προγραμματισμοί που πραγματοποιούνται από πλευράς της Κυβέρνησης, για την αντιμετώπιση αυτού του μεγάλου κοινωνικού προβλήματος πρέπει να κρίνονται από τα αποτελέσματα. Τα αποτελέσματα βεβαίως είναι τελείως αποκαρδιωτικά, διότι η έξαρση των τροχαίων ατυχημάτων με τις γνωστές συνέπειές τους βρίσκονται στο υψηλότερο επίπεδο από ποτέ άλλοτε.

Επομένως κάτι πρέπει να γίνει. Μέχρι σήμερα διαπιστώνουμε ότι επτά χρόνια μετά τον Οκτώβριο του 1993 που επανήλθε το ΠΑ.ΣΟ.Κ στην εξουσία, το αποτέλεσμα των προσπαθειών, όπως είπα, δεν είναι εκείνο που θα μπορούσε να είναι. Κατά συνέπεια θα πρέπει η Κυβέρνηση και στον τομέα της πρόληψης, αλλά και στον τομέα ιδιαίτερα της καταστολής των αιτιών από τα οποία έχουμε τα τροχαία ατυχήματα, να εντείνει τις προσπάθειές της.

Θέλω να πω, κύριε Πρόεδρε, ότι όταν εμείς αναθεωρήσαμε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας το Νοέμβριο του 1992 θεσμοθετήσαμε αυτήν την επιτροπή οδικής ασφάλειας, η σύνθεση της οποίας, όπως ανέφερα προηγουμένως, θα μπορούσε να αποδώσει ένα θετικό έργο στην αντιμετώπιση του προβλήματος, έκτοτε όμως δεν δραστηριοποιήθηκε. Με την αδικαιολόγητη στη συνέχεια αναθεώρηση του Κ.Ο.Κ., σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα, μετονομάστηκε η επιτροπή αυτή, αλλά δεν δραστηριοποιήθηκε και αυτή για λόγους αδικαιολόγητους, όπως προηγουμένως ακούσαμε. Το θέμα, λοιπόν, είναι μέχρι σήμερα τι γίνεται; Δεν έχει γίνει τίποτα απολύτως. Και θέλω να επισημάνω, κύριε Πρόεδρε, ότι ένα προληπτικό, βασικό μέτρο θα ήταν η διδασκαλία της οδικής κυκλοφορίας στα σχολεία, ένα μέτρο το οποίο είχαμε ξεκινήσει εμείς με διανομή τριακοσίων χιλιάδων αντιτύπων του Κ.Ο.Κ. που είχαν κυκλοφορήσει το Νοέμβριο του 1992 σε όλα τα δημοτικά σχολεία, στα γυμνάσια και στα λύκεια. Και τότε είχε αρχίσει η έναρξη της διδασκαλίας του μαθήματος αυτού στους μαθητές. Γιατί σταμάτησε αυτή η προσπάθεια, η οποία ασφαλώς θα είχε αποδώσει πολύ θετικά αποτελέσματα;

Παράλληλα είχαμε ξεκινήσει τη διαδικασία να διδάσκεται το θέμα της οδικής ασφάλειας -της οδικής κυκλοφορίας- και στους στρατεύσιμους όλων των κλάδων των Ενόπλων Δυνάμεων, στο Στρατό, στο Ναυτικό και στην Αεροπορία, που και αυτό θα ήταν ένα μέτρο που θα είχε θετικά αποτελέσματα.

Επίσης, θα έπρεπε να έχουν δραστηριοποιηθεί όλα τα συναρμόδια Υπουργεία στην κατεύθυνση αυτή. Αλλά διαπιστώνουμε μετά λύπης μας, όπως και προηγουμένως ακούσαμε στις ομιλίες των κυρίων Υφυπουργών, ότι δεν έχει πραγματοποιηθεί τίποτα. Τώρα ακούσαμε νέες εξαγγελίες για την εφαρμογή των μέτρων εκείνων, τα οποία θα έπρεπε να έχουν εφαρμοστεί μπροστά από μεγάλο χρονικό διάστημα. Αλλά έστω και τώρα να σταματήσουν οι εξαγγελίες, οι βαρύγδουποι τίτλοι σε διάφορα δημοσιεύματα που παρακολουθούμε εκάστοτε εκ μέρους του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και να προχωρήσετε στην εφαρμογή. Το πράγμα δεν πάει άλλο. 'Οπως ξέρετε, πέρα από τις ανθρώπινες ζωές που χάνονται, πέρα από τους τραυματισμούς ελαφρείς ή βαρείς με τις γνωστές κοινωνικές επιπτώσεις είναι και το θέμα της οικονομίας. Ξέρουμε όλοι μας τι σοβαρότατες επιπτώσεις υπάρχουν στην εθνική μας οικονομία από τα τροχαία ατυχήματα. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Κύριοι Υφυπουργοί, θα μοιράσετε τη δευτερολογία σας σε δέκα και πέντε λεπτά;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ορίστε, κύριε Βούλγαρη, έχετε το λόγο για δέκα λεπτά.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, επειδή αναφέρθηκαν ορισμένα στοιχεία ότι έχουμε αύξηση των ατυχημάτων, θα ήθελα να καταθέσω στη Βουλή τα επίσημα στοιχεία του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης από τη Διεύθυνση Τροχαίας, από την οποία φαίνεται η φθίνουσα πορεία των ατυχημάτων από το 1998-1999 και για το πρώτο τετράμηνο του 2000. Θα παρακαλούσα οι συνάδελφοι να ενημερωθούν.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Α. Βούλγαρης καταθέτει για τα Πρακτικά τα σχετικά στοιχεία, τα οποία έχουν ως εξής:

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική 'Εδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ**)

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριοι συνάδελφοι, πραγματικά το θέμα της ενημέρωσης και της ευαισθητοποίησης του πολίτη για τα θέματα της οδικής ασφάλειας είναι πολύ σημαντικό. Η Κυβέρνηση δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στο θέμα της ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών με κύριους άξονες τη σωστή κυκλοφοριακή αγωγή, το σεβασμό στην ανθρώπινη ζωή και την εμπέδωση μιας κυκλοφοριακής συνείδησης, την οποία πρέπει να αποκτήσουμε επιτέλους στη χώρα μας. Και αυτό μπορούμε να το κάνουμε μέσα από ομιλίες, από διαλέξεις, σε σχολεία, σε συλλόγους, στον ελληνικό στρατό, όπως είπε ο κ. Γκελεστάθης, που είναι μία πρόταση σωστή και θα προσπαθήσουμε να την περάσουμε μέσα από το Υπουργείο Εθνικής 'Αμυνας, σε επαγγελματικά σωματεία, σε υπηρεσίες, καθώς και σε ραδιοφωνικές εκπομπές και μηνύματα και με διανομές φυλλαδίων με εκθέσεις κλπ.

Από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών προωθούνται ειδικά προγράμματα ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών κατά τις ημέρες εξόδου και ολοκληρώνεται από το Υπουργείο μας ένας διαγωνισμός, ένα διετές πρόγραμμα ενημέρωσης των πολιτών σε θέματα οδικής ασφάλειας ύψους ενός δισεκατομμυρίου (1.000.000.000).

Θα ήθελα να καταθέσω για τα Πρακτικά ορισμένα φυλλάδια, τα οποία έχουν σχέση με την ασφαλή οδήγηση, για τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνει κάποιος οδηγός, δηλαδή για τη ζώνη ασφαλείας, για το ότι δεν πρέπει να οδηγεί μεθυσμένος, ότι πρέπει να τηρεί τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Είναι και ορισμένα έντυπα τα οποία αναφέρονται στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και ένα ειδικό έντυπο για τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για τους μαθητές των σχολείων.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Α. Βούλγαρης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έντυπα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Πρέπει να πούμε ότι η Κυβέρνηση τα προηγούμενα χρόνια έχει κάνει μια πολύ μεγάλη προσπάθεια στον τομέα της ενημέρωσης των πολιτών και των μαθητών. Δημιουργήθηκε ο θεσμός του εθελοντή τροχονόμου. Υπάρχει και ένα ειδικό φυλλάδιο "Χτυποκάρδια στο θρανίο και όχι στη διάβαση πεζών". Ο θεσμός του εθελοντή τροχονόμου έχει βρει εφαρμογή σε δύο χιλιάδες τριακόσια σχολεία της χώρας. Το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης πραγματοποιεί διαλέξεις κυκλοφοριακής αγωγής τουλάχιστον μία φορά σε όλα τα δημοτικά σχολεία της χώρας. Ακόμη γίνεται ενημέρωση και εκπαίδευση των αστυνομικών οργάνων από αξιωματικούς της Τροχαίας εκπαιδευμένους σε αυτά τα ζητήματα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Υπουργέ, τα έντυπα αυτά είναι αυτά που κυκλοφόρησαν προεκλογικά;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): 'Οχι, κύριε Γκελεστάθη. 'Εχουν κυκλοφορήσει εδώ και πολλά χρόνια και έχουν δοθεί σε όλα τα δημοτικά σχολεία. Μοιράζονται δε και από τα ταμεία της Εθνικής Οδοποιίας στην εθνική οδό.

Θα καταθέσω επίσης στη Βουλή στοιχεία από το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, από τη Διεύθυνση Τροχαίας για τον πίνακα κυκλοφοριακής διαπαιδαγώγησης μαθητών με διαλέξεις σε σχολεία όπου το 1996-1997 ενημερώθηκαν εκατόν εβδομήντα επτά χιλιάδες μαθητές και το επόμενο ακαδημαϊκό έτος διακόσια πενήντα πέντε χιλιάδες μαθητές.

(Στο σημείο αυτό ο κ. Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Α. Βούλγαρης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα στοιχεία τα οποία έχουν ως εξής:

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): 'Ερχομαι τώρα σε ένα άλλο ζήτημα που αφορά την κατασκευή διακοσίων πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών προκειμένου να υλοποιήσει αυτόν το στόχο χρηματοδοτεί την κατασκευή ενός πάρκου κυκλοφοριακής αγωγής στις πρωτεύουσες όλων των νομών της χώρας και στους μεγάλους δήμους των ευρύτερων περιοχών Αθήνας και Θεσσαλονίκης αλλά και σε δήμους με πληθυσμό άνω των τριάντα χιλιάδων κατοίκων. Το Υπουργείο αναλαμβάνει και τη χρηματοδότηση του αναγκαίου εξοπλισμού προκειμένου να λειτουργήσουν αυτά τα πάρκα. 'Εχει εξασφαλισθεί η χρηματοδότηση εκατόν δεκαπέντε δήμων. Υπάρχει και ένα σχέδιο πιλότος, που έχει γίνει από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών για σχεδιασμό ενός πάρκου κυκλοφοριακής αγωγής, που προσαρμόζεται στην αντίστοιχη έκταση που έχει κάθε δήμος.

(Στο σημείο αυτό ο κ. Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Α. Βούλγαρης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν σχέδιο πιλότο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει η μελέτη του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας της Μεγάλης Βρετανίας, που αποδίδει υπευθυνότητα στα ατυχήματα στο δρόμο 3%, στο όχημα 7% και στο χρήστη του αυτοκινήτου 90%. Το ότι ο χρήστης ευθύνεται κατά 90% είναι ένα γεγονός που ενισχύει την επιλογή της Κυβέρνησης, όσον αφορά την ενημέρωση και την ευαισθητοποίηση του πολίτη στα θέματα της κυκλοφοριακής αγωγής.

'Εχει αρχίσει και μία εκπαίδευση των οδηγών με την εφαρμογή της ελάχιστης υποχρεωτικής εκπαίδευσης. 'Εχουν εκδοθεί ειδικά τεύχη εκπαίδευσης και από την 1η Ιανουαρίου 2000 τα διδάσκονται και οι νέοι οδηγοί. Συνεχώς δε ιδρύονται νέα κέντρα θεωρητικής εκπαίδευσης για τους υποψήφιους οδηγούς.

Θα ήθελα να αναφερθώ σε κάποια ζητήματα που θίχθηκαν από τους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας για τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων. Πρέπει να πω ότι από το 1999 άρχισε η σταδιακή αντικατάσταση του μηχανολογικού εξοπλισμού των μεγαλύτερων ΚΤΕΟ σε όλα τα μηχανήματα ελέγχου αυτοκινήτων μέχρι τριάμισι τόνων βάρους.

'Ηδη στο ΚΤΕΟ Μάνδρας έχει αντικατασταθεί ο εξοπλισμός τριών διαδρόμων ελέγχου επιβατικών αυτοκινήτων σε γραμμή ελέγχου πλήρως αυτοματοποιημένης με ελάχιστη συμμετοχή των ελεγκτών. Αυτήν την περίοδο επίσης αντικαθίστανται τρεις διάδρομοι των ΚΤΕΟ στη Β' Περιφέρεια Θεσσαλονίκης και τρεις διάδρομοι του ΚΤΕΟ Ελληνικού, ενώ βρίσκεται σε εξέλιξη στο Υπουργείο Ανάπτυξης διαγωνισμός για την προμήθεια δεκαπέντε αυτοματοποιημένων γραμμών, που θα αντικαταστήσουν διαδρόμους ελέγχου επιβατικών αυτοκινήτων σε διάφορα ΚΤΕΟ της χώρας.

Βέβαια στα επόμενα δύο με τρία χρόνια θα αντικατασταθούν με το ρυθμό που ακολουθεί οι διάδρομοι όλων των λειτουργούντων ΚΤΕΟ σε όλη τη χώρα, που όλοι γνωρίζουμε ότι ανήκουν στην αρμοδιότητα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και ταυτόχρονα θα αρχίσουν να αντικαθίστανται και μηχανήματα διαδρόμων φορτηγών και λεωφορείων.

Από στοιχεία που υπάρχουν στο Υπουργείο, από τους ελέγχους που γίνονται συνολικά σε όλη τη χώρα από τα ΚΤΕΟ, κόβεται 5% ως 10% των ελεγχόμενων αυτοκινήτων και βέβαια προβλέπονται συστηματικοί επανέλεγχοι από τους προϊσταμένους των κάθε ΚΤΕΟ, που υπάρχουν στις νομαρχίες. Πρέπει να πούμε στο σημείο αυτό, κύριοι συνάδελφοι, ότι με τις τοποθετούμενες αυτόματες γραμμές ελέγχου και τη μηχανοργάνωση προϋπολογισμού περίπου οκτακοσίων εκατομμυρίων (800.000 .000) δραχμών, θα διασφαλιστεί ο έλεγχος των αυτοκινήτων, αφού θα περιοριστεί στο ελάχιστο ο οπτικός έλεγχος.

Το Υπουργείο Μεταφορών σε συνεργασία με το Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ άρχισαν να ενεργοποιούν τον έλεγχο στα πλαίσια της κάρτας ελέγχου καυσαερίων και ήδη η πολιτεία διαθέτει δεκαοκτώ πλήρη συνεργεία, κινητών μονάδων. 'Ηδη από την Τρίτη ελέγχθησαν τριακόσια σαράντα αυτοκίνητα από τα οποία εβδομήντα πέντε πετρελαιοκίνητα και χωρίς κάρτα βρέθηκε το 35% των ελεγχθέντων αυτοκινήτων και εκτός επιτρεπομένων ορίων βρέθηκαν καυσαέρια περίπου στο 45% των ελεγχθέντων αυτοκινήτων. Οι έλεγχοι θα συνεχιστούν και πιστεύουμε πως η καλή κατάσταση του κινητήρα παίζει σημαντικό ρόλο στα θέματα της οδικής ασφάλειας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο κ. Αλευράς έχει το λόγο για τρία λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΑΛΕΥΡΑΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων): Η Κυβέρνηση δεν μπορεί να δεχθεί τη βαριά κατηγορία την οποία -με προφανώς λαϊκιστική διάθεση, που δεν το συνηθίζει-απηύθυνε εναντίον της ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος κ. Παπαληγούρας, μιλώντας ούτε λίγο ούτε πολύ για ηθική αυτουργία.

Δεν δεχόμαστε την κατηγορία γιατί προσπαθήσαμε να μειώσουμε τα τροχαία ατυχήματα όσο ήταν αυτό δυνατό. 'Ομως πιστεύω ότι τη στατιστική, που επικαλεστήκατε όλοι οι αγορητές της Νέας Δημοκρατίας κατά κόρον, δεν πρέπει να τη διαβάζετε μονόπλευρα εξάγοντας τα συμπεράσματα, τα οποία σας βολεύουν.

Νομίζω ότι δεν μπορεί να νοηθεί στατιστική δεκαπενταετίας στην οδική ασφάλεια και στα τροχαία ατυχήματα. Ο αριθμός των αυτοκινήτων τότε ήταν κατά το 1/3 μικρότερος και έτσι δεν έχει νόημα.

Επικαλείσθε, λοιπόν, μια στατιστική, την οποία δεν μπορούμε να αναγνώσουμε, δεν περιέχει συγκρίσιμα στοιχεία.

Δεύτερον, αν θέλετε να δείτε τη στατιστική, τη σαφή αναφορά την οποία έκανα στην ευθύνη των οδηγών στην πρόκληση των τροχαίων ατυχημάτων, θα πρέπει να τη διαβάσετε με πολιτικό τρόπο και όχι προσπαθώντας να μεταθέσετε τις ευθύνες στην πολιτεία, προκειμένου να ικανοποιήσουμε τα όρια του κομματικού ανταγωνισμού.

'Οταν πάνω από το 20% των εμπλεκομένων οδηγών σε τροχαία ατυχήματα κατηγορούνται για υπερβολική μέθη, δεν μπορεί να λέμε ότι φταίει ο δρόμος. Καμία στατιστική δεν το δέχεται αυτό. 'Οταν πάνω από το 30% η ευθύνη για το τροχαίο ατύχημα οφείλεται στην υπερβολική ταχύτητα, δεν μπορεί να αιτιώμεθα την πολιτεία ότι φταίει ο δρόμος. Αυτήν τη λογική δεν μπορώ να την καταλάβω, που λέει, θα τα πούμε όλα ωραία για τους οδηγούς και όλα μαύρα για την πολιτεία. Δεν τη θεωρώ υπεύθυνη προσέγγιση στο πρόβλημα. Αν θέλουμε να μιλήσουμε υπεύθυνα για την αντιμετώπιση του προβλήματος, πρέπει ο καθένας να επιμερίσει τις ευθύνες και να δει το κάθε κομμάτι τους. Και ούτε μπορώ να παίζω ανάμεσα στην πρόληψη και την καταστολή, ο κ. Κασσίμης να λέει τη μια φορά ότι αυτό είναι καταστολή, αλλά τι κάνετε για την πρόληψη και την άλλη φορά να λέει ότι αυτό είναι πρόληψη αλλά τι κάνετε για την καταστολή!

Εμείς πιστεύουμε ότι αυτά τα πράγματα πρέπει να πάνε όλα μαζί. Δεν μπορεί να λέμε ότι φταίει το οδικό δίκτυο της πατρίδας μας και να μην μπορούμε να αναγνωρίσουμε ποιος έχει την ευθύνη γι'αυτό το οδικό δίκτυο. Την έχει η πολιτεία; Την έχει η ανεξάρτητη και αυτόνομη Τοπική Αυτοδιοίκηση; Να επιμερίσουμε τις ευθύνες, διαφορετικά η συζήτηση του "φταίμε όλοι για όλα" είναι μια συζήτηση που κρύβει από τον ελληνικό λαό την αλήθεια και δεν τοποθετεί κανέναν υπεύθυνο απέναντι στην ευθύνη της αποστολής του. Γι'αυτό και νομίζω ότι πρέπει να είναι απόλυτα σαφές ότι ο κάθε φορέας στο κομμάτι που λέγεται οδική ασφάλεια, καταπολέμηση των τροχαίων ατυχημάτων, έχει συγκεκριμένες ευθύνες.

Η Κυβέρνηση σε καμία περίπτωση δεν είπε ότι είναι ικανοποιημένη, ούτε από την κατάσταση και σε καμία περίπτωση δεν λέμε ότι δεν έχουμε ευθύνες για το γεγονός ότι ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων είναι υψηλός. 'Ομως από την κατάφαση της ευθύνης μέχρι την ολοκληρωτική απόρριψη και την απόδοση βαριών κατηγοριών πιστεύω ότι υπάρχει πολύ μεγάλη απόσταση. Δεν μπορούμε να λέμε ότι φταίει ο δρόμος.

Μας είπε ένας συνάδελφος από την Αντιπολίτευση ότι φταίει ο δρόμος Δαφνίου-Ελευσίνας που είναι κακός, στενός και οι οδηγοί εκνευρίζονται. 'Ομως δεν μπορεί να αγνοεί ότι, από την Ελευσίνα και πέρα, υπάρχει ένας σύγχρονος κλειστός αυτοκινητόδρομος στον οποίο δεν συμβαίνουν ατυχήματα. Αυτό δεν θα το πει ο συνάδελφος; Θα σταθεί σε αυτό που δεν έχει γίνει μέ-

χρι σήμερα, αλλά θα γίνει και προβλέπεται να γίνει και δεν θα πει μια καλή κουβέντα γι'αυτό το οποίο έγινε; Δεν θα πει κανείς καμία καλή κουβέντα για τα δεκάδες χιλιόμετρα αυτοκινητόδρομου που γίνονται ή έχουν γίνει και έχουν δοθεί στην κυκλοφορία και τα οποία εξασφάλισαν το μηδενισμό θανατηφόρων ατυχημάτων σε αυτά τα κομμάτια των δρόμων; Και δεν έχει ένα θετικό μερίδιο συμβολής το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. σ'αυτήν την προσπάθεια, κατασκευάζοντας δρόμους καλύτερους και αρτιότερους, που δεν οδηγούν σε ατυχήματα;

Ειπώθηκαν ορισμένα πράγματα για την ποιότητα των δημοσίων έργων και τις κακοτεχνίες. 'Οπου υπήρξαν κακοτεχνίες, ελέγχθηκαν και το Υπουργείο έχει αρνηθεί να παραλάβει τα συγκεκριμένα τμήματα του δρόμου που έχουν κατασκευασθεί.

Στην εθνική οδό Αθηνών-Κορίνθου υπήρξαν συγκεκριμένες επισημάνσεις κακοτεχνιών και μέχρι σήμερα δεν έχουμε παραλάβει τα έργα. Οι εγγυητικές επιστολές των εργολάβων έχουν παρακρατηθεί και οι ευθύνες έχουν αποδοθεί. Αυτό δεν θα το πει κανείς, όταν υπάρχει μια σαφής ποιοτική βελτίωση στη βελτίωση των εκτελούμενων έργων;

Ολοκληρώνω, λοιπόν, θέλοντας να πω ότι η προσπάθεια για την αντιμετώπιση του μεγάλου προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων απαιτεί όχι απλώς τη συνευθύνη, αλλά την κοινή δράση των φορέων.

Η πολιτεία αναλαμβάνει τις ευθύνες της, πιστεύουμε όμως ότι η ελληνική κοινωνία, οι 'Ελληνες οδηγοί οφείλουν να αντιληφθούν ότι έχουν και αυτοί το δικό τους μερίδιο ευθύνης απέναντι στην αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η Διαρκής Επιτροπή Οικονομικών Υποθέσεων καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων: "Τροποποίηση των διατάξεων του ν.1577/1985 "Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός" και άλλες πολεοδομικές διατάξεις".

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας ο κ. Παπαληγούρας έχει ζητήσει το λόγο. Κύριε συνάδελφε, έχετε δέκα λεπτά.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ: Θέλω μόνο τρία λεπτά, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ακόμη καλύτερα. Εγώ σας δίνω τα δέκα σύμφωνα με τον Κανονισμό. Εσείς κάνετε ό,τι καταλαβαίνετε!

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ: Θέλω απλώς να σημειώσω σε απάντηση των δευτερολογιών των δυο Υπουργών ότι νομίζω ότι μετά από το δημοτικό ή έστω από το γυμνάσιο οι άνθρωποι δεν κρίνονται από τις προθέσεις τους, που συνομολογώ ότι μπορεί να είναι οπωσδήποτε καλές, αλλά κρίνονται από τα αποτελέσματα των πράξεών τους.

Και σημειώνω ότι με ανησύχησε το γεγονός ότι ο μεν πρώτος εκ των δύο Υφυπουργών κατέθεσε μια σειρά ολόκληρη φυλλαδίων, που υποτίθεται ότι συμβάλλουν στην κυκλοφοριακή αγωγή. 'Ομως κύριε Υπουργέ, εάν τα αποτελέσματα είναι αυτά που όλοι γνωρίζουμε μετά από την έκδοση και την κυκλοφορία αυτών των φυλλαδίων, είναι πρόδηλο ότι αυτά είναι ανεπαρκή. 'Η πρέπει να εκδώσετε και άλλα ή πρέπει να καταφύγετε και σε άλλες μεθόδους.

Αντίστοιχα ο κ. Αλευράς -που αναγνώρισε ότι τουλάχιστον συνήθως, κατά τη δική του άποψη, δεν καταφεύγω σε λαϊκισμούς κι εγώ βέβαια θα ισχυριστώ ότι ούτε τώρα κατέφυγα, αντίθετα ακριβολόγησα- ζήταγε καλές κουβέντες, γι' αυτά τα οποία έχουν μέχρι σήμερα καταφέρει τα συναρμόδια Υπουργεία.

Εγώ δεν έχω δυσκολία να συνομολογήσω κάποιες θετικές, αποσπασματικές ενέργειες. Αλλά είναι αποσπασματικές και το κυριότερο δεν έχουμε καταφέρει το κρίσιμο αποτέλεσμα.

Η στατιστική, κύριε Αλευρά, που επικαλούμαστε είναι καθ' όλα θεμιτή. Και αντίστροφα θα ισχυριστώ ότι αυτή που ο συνάδελφός σας μεταχειρίστηκε είναι παραπλανητική. Το θέμα δεν είναι ποιος είναι ο αριθμός των ατυχημάτων, γιατί εκεί φρόντισε ο κύριος Υφυπουργός των Δημοσίων 'Εργων να περιοριστεί. Το θέμα είναι ποιος είναι ο αριθμός των νεκρών, ποιος είναι ο αριθμός των θυμάτων, των τραυματισμών από τα τροχαία. Και εκεί δεν έχουμε μείωση. 'Εχουμε συνεχή αύξηση καθ' όλη τη διάρκεια της τελευταίας δεκαπενταετίας.

Η βαθιά ανησυχία μας είναι ότι δεν ανησυχείτε επαρκώς για τη σημερινή τραγική κατάσταση της οδικής ασφάλειας στη χώρα. Είναι ακριβέστερο να ομιλούμε για την οδική ανασφάλεια στην Ελλάδα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Θέλει κάποιος από τους κυρίους Υπουργούς να δώσει κάποια σύντομη απάντηση;

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΑΛΕΥΡΑΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων): 'Οχι, κύριε Πρόεδρε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών):' Οχι, κύριε Πρόεδρε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μια λέξη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): 'Οχι, κύριε συνάδελφε, σας παρακαλώ την τελευταία λέξη την έχει η Κυβέρνηση.

Πριν κλείσουμε, κύριοι συνάδελφοι, έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Τετάρτης 10 Μαϊου 2000 και παρακαλείται το Σώμα για την επικύρωσή τους.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Συνεπώς το Σώμα επικύρωσε τα Πρακτικά της Τετάρτης 10 Μαϊου 2000.

Κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση της υπ' αριθμ. 3/16.5.2000 επερώτησης των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας κυρίων Θεοδώρου Κασσίμη, Παναγιώτη Παναγιωτόπουλου, Βασιλείου Κορκολόπουλου, Αθανασίου Δαβάκη, Νικολάου Γκελεστάθη, Ελευθερίου Παπαγεωργόπουλου και Αναστασίου Παπαληγούρα, προς τους Υπουργούς Μεταφορών και Επικοινωνιών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων και Δημόσιας Τάξης σχετικά με την αντιμετώπιση του προβλήματος των οδικών ατυχημάτων και την οδική ασφάλεια στη χώρα.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 14.08' λύεται η συνεδρίαση για τη Δευτέρα 22 Μαίου 2000 και ώρα 18.00 με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β)νομοθετική εργασία σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που θα διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ **ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**