

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Ι' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΞΘ'

Παρασκευή 11 Μαΐου 2001

Αθήνα, σήμερα στις 11 Μαΐου 2001, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10.45' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΓΕΙ-ΤΟΝΑ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Αθανάσιο Νάκο, Βουλευτή Μαγνησίας, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Θεσσαλονίκης κ. ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΔΙΟΥΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύλλογος Αναπληρωτών Δασκάλων ζητεί τον άμεσο διορισμό δασκάλων στις κενές οργανικές θέσεις που απέμειναν μετά τους δύο διαγωνισμούς του ΑΣΕΠ.

2) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Μεσσηνίας ζητεί να εκτελεσθούν άμεσα εργασίες καθαρισμού στις κοίτες του ποταμού 'Αριου..

3) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛΣ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Λεύκης Λασιθίου ζητεί οικονομική ενίσχυση για την ολοκλήρωση έργων υδροδότησης της περιοχής του.

4) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Ολύμπου Λάρισας ζητεί οικονομική ενίσχυση για τη διοργάνωση αθλητικών αγώνων στην περιοχή του.

5) Ο Βουλευτής Καστοριάς κ. ΑΝΕΣΤΗΣ ΑΓΓΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Υπηρεσία Αποκατάστασης Σεισμοπλήκτων Βορείου Ελλάδος ζητεί να παραμείνει αυτόνομη υπηρεσία και να μη συρρικνωθούν οι αρμοδιότητές της.

6) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΑΝΔΑΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σωματείων - Συλλόγων Ατόμων με σακχαρώδη διαβήτη ζητεί τη χορήγηση αντλίων συνεχούς έκχυσης ινσουλίνης στα μέλη της.

7) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ

κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σωματείων - Συλλόγων Ατόμων με σακχαρώδη διαβήτη ζητεί τη χορήγηση αντλίων συνεχούς έκχυσης ινσουλίνης στα μέλη της.

8) Η Βουλευτής Πέλλας κ. ΠΑΡΘΕΝΑ ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΔΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Μετσόβιο Πολυτεχνείο καταδικάζει την αναβάθμιση του επιπέδου των ΤΕΙ στην «ανώτατη» εκπαίδευση.

9) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Νικόλαος Κολοκυθάς, εργαζόμενος στο ΕΚΑΒ Λαμίας, διαμαρτύρεται για παρανομίες στο χώρο της εργασίας του.

10) Ο Βουλευτής Αττικής κ. ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι ΟΤΑ Νοτιοανατολικής Αττικής ζητούν οικονομική ενίσχυση για την οικιστική ανάπτυξη των Δήμων και Κοινοτήτων της Ανατολικής Αττικής.

11) Ο Βουλευτής Έβρου κ. ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΛΥΜΠΕΡΑΚΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μεταξάδων του Νομού Έβρου υποβάλλει προτάσεις για την ποσοτική και ποιοτική αναβάθμιση του αγροτικού εισοδήματος.

12) Ο Βουλευτής Έβρου κ. ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΛΥΜΠΕΡΑΚΙΔΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Συνδέσμων Βιομηχανιών - Βιοτεχνών Θράκης ζητεί την αναδρομική ισχύ του άρθρου 59 παρ. 2 του Ν. 2324/95 από την έκδοσή του Νόμου το οποίο αφορά στην επιδότηση των πτυχιούχων στελεχών επιχειρήσεων Θράκης.

13) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Σωματείο Ιδιοκτητών Αυτοκινήτων ΤΑΞΙ Πατρών και Περιχώρων «Ο Άγιος Χριστόφορος» ζητεί να μην εκδοθούν νέες άδειες ΤΑΞΙ λόγω κορεσμού του επαγγέλματος.

14) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο οι συμβασιούχοι επιμελητές εισπράξεων του ΤΕΒΕ ζητούν τη μονιμοποίησή τους.

15) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η κατασκευή έργων υποδομής στις περιοχές Κάτω Κρύα Ιτεών και Νεάπολης στην Πάτρα Αχαΐας.

16) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στο στεγαστικό πρόβλημα της Αστυνομικής Διεύθυνσης των Πατρών Αχαΐας.

17) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στη χρηματοδότηση του θεσμού της πολιτιστικής Ολυμπιάδας από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

18) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στα αναπτυξιακά προβλήματα της πόλης των Πατρών Αχαΐας.

19) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η εκταμίευση χρημάτων για τις ανάγκες του Οργανισμού Νεολαίας και Άθλησης.

20) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο καταγγέλλεται η ρύπανση του Πατραϊκού Κόλπου από τόνους σκουπιδιών.

21) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο καταγγέλλεται πως οι πινακίδες της Τροχαίας επικαλύπτονται από αφίσες διαφημίσεων.

22) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η δημιουργία πυροσβεστικού κλιμακίου στην Κάτω Αχαΐα.

23) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας το οποίο αναφέρεται στην ηχορύπανση που δημιουργείται από τα μπαρ στην οδό Αγίου Νικολάου στην Πάτρα Αχαΐας.

24) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η λήψη πρόσθετων μέτρων αστυνόμευσης στο Νομό Αχαΐας.

25) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η αγορά βιοϊατρικού εξοπλισμού για το νοσοκομείο Άγιος Ανδρέας Πατρών Αχαΐας.

26) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο ζητείται η κατασκευή πολιτικού αεροδρομίου στη Δυτική Ελλάδα.

27) Ο Βουλευτής Χίου κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργαζομένων στα Προγράμματα Κοινωνικής Μέριμνας ζητεί νομοθετική ρύθμιση για την εξασφάλιση της μονιμότερης εργασιακής αποκατάστασης των μελών του.

28) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΛΑΜΠΑΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Ελληνο-Ουγγρικό Εμπορικό, Βιομηχανικό και Τουριστικό Επιμελητήριο επισημαίνει το ότι πλήττεται ο Ελληνικός Τουριστικός λόγω της απόφασης Ουγγαρίας - Ελλάδας για την υποχρέωση χορήγησης βίζας στους υπηκόους τους.

29) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΛΑΜΠΑΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αγροτικός Σύλλογος του Διεφυμένου Δήμου Σπερχειάδος «Ο Σπερχειός» υποβάλλει προτάσεις για τον αναγκαστικό αναδασμό Βιστρίτζας Φθιώτιδας επισημαίνοντας τα προβλήματα που έχουν ανακύψει από την ολιγωρία και τις παραλείψεις της πολιτείας σε βάρος του αγροτικού πληθυσμού της περιοχής.

30) Ο Βουλευτής Φθιώτιδας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΛΑΜΠΑΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία καθηγητές ΤΕΙ, που εκκρεμο-

ύν εφέσεις του Υπουργού Εθνικής Παιδείας ενώπιον του ΣτΕ ζητούν τη νέα νομοθετική ρύθμιση της εξέλιξης των επίκουρων καθηγητών των ΤΕΙ στη βαθμίδα των καθηγητών.

31) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΕΝΤΕΝΙΩΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Ιδιωτικού Προσωπικού Ναυστάθμου Σαλαμίνας ζητεί την ένταξη όλων των ειδικοτήτων στο καθεστώς της πεντάωρης εργασίας στη ΣΣΕ 2001 των ΣΕΙΔ.

32) Ο Βουλευτής Πειραιά κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΕΝΤΕΝΙΩΤΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Ιδιωτικού Προσωπικού Ναυστάθμου Σαλαμίνας ζητεί την αύξηση των αποδοχών των μελών του.

33) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΑΝΔΑΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνιος Ένωση Ιατρών Πρωτοβάθμιας Περίθαλψης υποβάλλει προτάσεις για την εφαρμογή του Π.Δ. 67/2000.

34) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΚΑΝΔΑΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία Έλληνες του εξωτερικού με στρατολογικές εκκρεμότητες ζητούν την ενοποίηση της νομοθεσίας περί μεταναστών και μονίμων κατοίκων του εξωτερικού.

35) Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Εταιρία Ύδρευσης και Αποχέτευσης Πρωτεύουσας ζητεί οικονομική ενίσχυση για το αρδευτικό έργο στο Κωπαϊδικό Πεδίο Βοιωτίας.

36) Ο Βουλευτής Βοιωτίας κ. ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΠΑΣΙΑΚΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Διστόμου του Νομού Βοιωτίας ζητεί οικονομική ενίσχυση για να τελεσθεί μνημόσυνο στη μνήμη των σφαγιασθέντων Διστομιτών από τα Ναζιστικά Στρατεύματα Κατοχής.

37) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΖΕΤΤΑ ΜΑΚΡΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Αγροτικός Σύλλογος Βόλου υποβάλλει προτάσεις για τους όρους και τις προϋποθέσεις θεώρησης άδειας των παραγωγών στη Λαϊκή.

38) Η Βουλευτής Μαγνησίας κ. ΖΕΤΤΑ ΜΑΚΡΗ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι τελειόφοιτοι της Σχολής ΑΣΕΤΕΜ ΣΕΛΕΤΕ ζητούν την κατάρτιση των πινάκων για διορισμό εκπαιδευτικών από τεχνικές ειδικότητες.

39) Ο Βουλευτής Θεσσαλονίκης κ. ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Διοικητικό Συμβούλιο της Διώρυγας Κορίνθου ζητεί την παραχώρηση της Διώρυγας στην Κορινθιακή Κοινωνία.

40) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας για τη μελέτη ίδρυσης και λειτουργίας του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 2193/7-9-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 883/18-12-00 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 2193/7-9-00 την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Μάριος Σαλμάς, σας πληροφορούμε ότι σύμφωνα με την 7723/19-9-00 απόφαση της Γενικής Γραμματείας Νέας Γενιάς έγινε εσωτερική μετακίνηση των αναφερομένων στην ερώτηση προϊσταμένων.

Ο Υπουργός
ΠΕΤΡΟΣ Δ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ»

2. Στην με αριθμό 2211/7-9-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 886/18-10-00 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 2211/7-9-2000 την

οποία κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Οικονόμου Βασίλης, Γρηγοράκος Λεωνίδα, Σακοράφα Σοφία, Βαρδίκας Πυθαγόρας, Σγουριδής Παναγιώτης, Λοβέρδος Ανδρέας, Νιώτης Γρηγόρης, Μαγκούφης Χρήστος, Κρητικός Παναγιώτης και Καρχιμάκης Μιχάλης και η οποία αναφέρεται στη διαδικασία εξέτασης των πτυχιούχων Ιατρικών Σχολών, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Ο τρόπος εξέτασης των πτυχιούχων των Ιατρικών Σχολών του Εξωτερικών ρυθμίζεται από τον Ν. 1566/85 άρθρο 78, παρ. 3. Σύμφωνα με το ισχύον σύστημα εξέτασης, οι εξετάσεις διεξάγονται από τις Ιατρικές Σχολές των Α.Ε.Ι. Το ΔΙ.Κ.Α.Τ.Σ.Α. ουδεμία συμμετοχή έχει στη διεξαγωγή των εξετάσεων ή στην βαθμολόγηση των γραπτών.

Οι πρόσφατες αποφάσεις των προέδρων των ιατρικών σχολών δεν μεταβάλλουν τον τρόπο εξέτασης. Απλούστατα συντονίζουν την διεξαγωγή των εξετάσεων ώστε αυτές να διεξάγονται την ίδια ημέρα και με τα αυτά θέματα, για ευνόητους λόγους. Ο ρόλος του ΔΙ.Κ.Α.Τ.Σ.Α. συνίσταται στον συντονισμό των εξετάσεων αυτών χωρίς άλλη συμμετοχή.

Τέλος το ΔΙ.Κ.Α.Τ.Σ.Α. συμφωνεί με τις αποφάσεις των Ιατρικών σχολών, οι οποίες σύμφωνα με την νομοθεσία, που διέπει τη λειτουργία των Α.Ε.Ι. είναι απολύτως αυτόνομες και ανεξάρτητες στη διεξαγωγή του εκπαιδευτικού τους έργου.

Ο Υπουργός ΠΕΤΡΟΣ Δ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ*

3. Στην με αριθμό 2248/11-9-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 490/19-10-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 2248/11.9.2000, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ Κ. Κιλτίδης, σας πληροφορούμε τα εξής:

Σε σύσκεψη που έγινε στο Υπουργείο Γεωργίας με τη συμμετοχή και του Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ και συνοψίστηκαν οι βασικές θέσεις και αποφασίστηκαν συγκεκριμένα μέτρα σχετικά με την υπόθεση των βαμβάκοκαλλιέργειών που προήλθαν από «επιμολυσμένο» πολλαπλασιαστικό υλικό, αλλά και γενικότερα για τους Γενετικά Τροποποιημένους Οργανισμούς (Γ.Τ.Ο.) στη Γεωργία.

Οι βασικές θέσεις και τα συγκεκριμένα μέτρα είναι τα εξής:

1. Ο όρος «εισαγωγή γενετικά τροποποιημένου βαμβάκοσπορου» στη χώρα μας δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Αυτό που συνέβη είναι ότι σε ορισμένες οριομερίδες βρέθηκαν προσμίξεις από γενετικά τροποποιημένους σπόρους.

2. Η εργαστηριακή έρευνα σε ειδικευμένα εργαστήρια ανίχνευσε τις επιμολυσμένες οριομερίδες, το ποσοστό επιμόλυνσης, καθώς και τις περιοχές στις οποίες εντοπίζεται το πρόβλημα μετά τη σορά και την καλλιέργεια των φυτών.

3. Ένα σημαντικό ποσοστό του επιμολυσμένου βαμβάκοσπορου βρίσκεται στις αποθήκες και δεν διοχετεύθηκε στους αγρούς.

4. Σε ό,τι αφορά τα αποθέματα επιμολυσμένου βαμβάκοσπορου αποφασίστηκε η άμεση δέσμευσή του με στόχο είτε την καταστροφή του, είτε την επανεξαγωγή του στις χώρες προέλευσης.

5. Οι εκτάσεις όπου το πρόβλημα είχε σημαντικές διαστάσεις (επιμολυσμένου άνω του 1%) ανέρχονται σε 5.600 στρέμματα επί συνόλου 4.200.000 στρεμμάτων και η συγκομιδή θα γίνει ξεχωριστά από τις υπόλοιπες καλλιέργειες και στο ξεκίνημα της περιόδους κατά περιοχή.

6. Σε ό,τι αφορά τις καλλιέργειες αυτές αποφασίστηκε η συγκέντρωση του σπόρου βαμβάκιου σε επιλεγμένα εκκοκκιστήρια, όπου θα γίνει ο διαχωρισμός ανάμεσα στις ίνες του φυτού και τον βαμβάκοσπορο.

7. Ο βαμβάκοσπορος από τις άνω καλλιέργειες θα δεσμευθεί και θα καταστραφεί. Ο λόγος είναι ότι έτσι αποφεύγεται κάθε κίνδυνος διοχέτευσης ΓΤΟ στην τροφική αλυσίδα.

8. Σε ό,τι αφορά την ίνα των φυτών είναι γνωστό, ότι σύμφωνα με τις σχετικές γνωμοδοτήσεις αρμοδίων καθηγητών των ΑΕΙ δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα, δεδομένου ότι γενετικά τροποποιημένα γονίδια δεν ανιχνεύονται σε αυτήν. Παρά ταύτα, αποφασίστηκε να μη διοχετευθούν στην Ελληνική αγορά ούτε οι

ίνες του βαμβάκιου που προέρχονται από τις ως άνω περιοχές. Επειδή εκτιμήθηκε ότι:

1. Η ραгдаία εξέλιξη της γενετικής μηχανής θα συνοδεύεται και με τη συχνή εμφάνιση προβλημάτων Γ.Τ.Ο.

2. Το γενετικά τροποποιημένο πολ/κό υλικό στα αγροτικά προϊόντα έχει αναδειχθεί σε πεδίο σύγκρουσης καταναλωτών, εταιρειών κτλ.

3. Η κοινή γνώμη και ο Έλληνας παραγωγός ανησυχούν μπροστά στην έλλειψη ασφαλών δεδομένων.

4. Η Πολιτεία είναι αποφασισμένη να προστατεύει τον καταναλωτή, αλλά και το περιβάλλον.

5. Η διαδικασία αντιμετώπισης τέτοιων καταστάσεων πρέπει να έχει στόχο τα γενεσιουργά αίτια και το πεδίο που εφαρμόζονται αυτά.

6. Η πύλη εισόδου των Γενετικά Τροποποιημένων Οργανισμών στη Γεωργία, στα τρόφιμα και στο περιβάλλον είναι το πολλαπλασιαστικό υλικό των Αγροτικών Προϊόντων.

7. Απαιτείται συντονισμός των ενεργειών και αποφυγή επανάληψης παρόμοιων περιστατικών στο μέλλον.

Για τους λόγους αυτούς, το Υπ. Γεωργίας σε συνεργασία με το ΥΠΕΧΩΔΕ αποφάσισαν μεταξύ άλλων ότι:

α. Συγκροτείται το Επιστημονικό Συμβούλιο Βιοτεχνολογίας για το Πολλαπλασιαστικό Υλικό των Αγροτικών Προϊόντων στα πλαίσια του ΕΘΙΑΓΕ. Έτσι η επιστημονική κοινότητα αποκτά ένα αναβαθμισμένο εργαλείο ικανό να απαντήσει στα διλήμματα και στα προβλήματα, τα οποία θέτει η εφαρμογή των νέων τεχνολογιών.

β. Η υλοποίηση των αποφάσεων του Επιστημονικού Συμβουλίου ανατίθεται στο ΕΘΙΑΓΕ, την ΟΠΕΓΕΠ, το ΙΝΑ κλπ. που θα προγραμματίσουν και την οργάνωση της σχετικής έρευνας.

γ. Εκσυγχρονίζεται η νομοθεσία για την Οργάνωση και Εμπορία του Πολ/κού Υλικού των φυτικών ειδών. Έτσι κατοχυρώνεται ένας σύγχρονος τρόπος λειτουργίας του τομέα, ο οποίος θα συμβάλει στην εξυγίανσή του και θα δημιουργήσει δομές που θα λειτουργούν με την εμφάνιση των φαινομένων, χωρίς την ανάγκη της εκ των υστέρων επέμβασης της Πολιτείας.

δ. Προωθείται το Προεδρικό Διάταγμα το οποίο αναπροσαρμόζει το ισχύον καθεστώς προστίμων για τις σχετικές παραβάσεις από 300.000 που ισχύει σήμερα, μέχρι 10 εκατ. δραχμές για κάθε παράβαση.

Το Υπουργείο Γεωργίας προχώρησε στη λήψη και εφαρμογή μέτρων στήριξης της βαμβάκαλλέργειας που ισχύουν για την εμπορική περίοδο 2000-2001. Βάση των μέτρων αυτών απετέλεσε η εκπεφρασμένη βούληση της Ε. Επιτροπής να επιτρέψει στα Κ-Μ να λάβουν μέτρα περιορισμού των εκτάσεων με βαμβάκι έτσι ώστε να μειωθεί η περιβαλλοντική επιβάρυνση στον τομέα του Βάμβακος.

Όσον αφορά την τιμή του βαμβάκιου για την εμπορική περίοδο 2000-2001, σημειώνεται ότι καθορίστηκε σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς η προσωρινή συνυπευθυνότητα της φετινής περιόδου για τη χώρα μας (βάσει των στοιχείων εκτίμησης της παραγωγής που κοινοποίησε η χώρα μας στην Ε. Επιτροπή) στο ύψος των 44,54 EURO/100 Kg η δε προσωρινή ελάχιστη τιμή παραγωγού στα 56,45 EURO/100 Kg που σύμφωνα με την ισοτιμία έναρξης της εμπορικής περιόδου (1.9.2000) που ήταν 337, 64 δρχ./EURO, ισοδυναμεί με 190,598 δρχ./κίλο.

Επισημαίνεται ότι στην αγορά κατά κανόνα διαμορφώνονται τιμές υψηλότερες έναντι της ελάχιστης, ακόμα και μετά την προσαύξησή της λόγω καλύτερων ποιοτικών χαρακτηριστικών του πωλούμενου βαμβάκιου εν σχέσει με την ποιότητα «τύπος». Πολύ δε περισσότερο εκτιμάται ότι αυτό είναι πιθανό να συμβεί κατά τη φετινή εμπορική περίοδο 2000/2001, όταν η κατάσταση της διεθνούς αγοράς θεωρείται ευνοϊκότερη.

Σημειώνεται ότι η οριστική ελάχιστη τιμή παραγωγού θα καθοριστεί στο τέλος της εμπορικής περιόδου βάσει της πραγματικής επιλέξιμης παραγωγής Ελλάδας και Ισπανίας και του ύψους της Διεθνούς Τιμής του βαμβάκιου, βελτιωμένη εν σχέσει με την προαναφερθείσα προσωρινή ελάχιστη τιμή. Υπενθυμίζεται ότι ο υπολογισμός της προσωρινής συνυπευθυνότητας γίνεται με προσαύξηση της εκτιμώμενης παραγωγής κατά 15% η οποία δεν εφαρμόζεται κατά τον υπολογισμό της οριστικής

συνυπευθυνότητας.

Βάσει όλων των ανωτέρω εκτιμάται ότι εφ' όσον το ύψος παραγωγής Ελλάδας και Ισπανίας δεν μεταβληθεί σημαντικά εν σχέσει με την αρχική πρόβλεψη και η Διεθνής τιμή παραμένει σε επίπεδα ανάλογα με τα σημερινά θα υπάρξει σημαντική μείωση της συνυπευθυνότητας και ανάλογη αύξηση της ελάχιστης τιμής παραγωγού.

Όσον αφορά το τι θα ισχύσει κατά την επόμενη εμπορική περίοδο 2001-2002, το Υπουργείο Γεωργίας εξετάζει το θέμα σε συνάρτηση και με την εξέλιξη των συζητήσεων που γίνονται στα αρμόδια Κοινοτικά όργανα για αναθεώρηση της ΚΟΑ του βαμβακιού.

Ο Υφυπουργός
Ε. ΑΡΓΥΡΗΣ»

4. Στην με αριθμό 2286/12-9-2000 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 497/19-10-2000 έγγραφο από τον Υφυπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 2286/12-9-2000 που κατέθεσε η Βουλευτής κα Μ. Δαμανάκη για τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Τόσο στην Κοινοτική όσο και στην Ελληνική Νομοθεσία δεν υπάρχει κάποια πρόβλεψη για την εμπορία συμβατικών ποικιλιών βαμβακιού που εμφανίζουν προσμίξεις με γενετικά τροποποιημένες ποικιλίες. Η Κοινότητα το τελευταίο διάστημα συζητά το θέμα αυτό και προτίθεται να θεσπίσει κάποιους κανόνες.

Παράλληλα σε εθνικό επίπεδο προωθείται υπουργική απόφαση στα πλαίσια των μέχρι τώρα συζητήσεων στην Επιτροπή της Ε.Ε. ώστε την προσεχή καλλιεργητική περίοδο να είναι σε ισχύ.

Ο Υφυπουργός
Ε. ΑΡΓΥΡΗΣ»

5. Στην με αριθμό 2295/12-9-2000 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 916/18-10-2000 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 2295/12-9-2000 την οποία κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Σταύρος Σκοπελίτης και Νίκος Γκατζής και η οποία αφορά στην ανέγερση φοιτητικής εστίας στη Μυτιλήνη, το Πανεπιστήμιο του Αιγαίου μας πληροφόρησε τα ακόλουθα:

Για το ακίνητο ιδιοκτησίας του Πανεπιστημίου -δωρεά Δ. Ραπτέλλη αριθμ. συμβολαίου 2516/04-05-1998,- έχουν δοθεί όροι δόμησης για ανέγερση Μαθητικής Εστίας.

Το Π.Α. προχώρησε σε εκδήλωση ενδιαφέροντος για την εκπόνηση γεωτεχνικής έρευνας - μελέτης σύμφωνα με το ν. 716/79 (απόφαση πρωτανικού συμβουλίου 62/22-05-2000), ώστε στη συνέχεια να εκπονηθούν οι ανάλογες μελέτες για τη δημοπράτηση του έργου.

Έχοντας υπόψη το οξύ πρόβλημα στέγασης των φοιτητών στη Μυτιλήνη και μέχρι την ολοκλήρωση του έργου των φοιτητικών κατοικιών, το Π.Α. μισθώσει ξενοδοχεία στη Μυτιλήνη για την κάλυψη των στεγαστικών αναγκών των φοιτητών.

Ο Υπουργός
ΠΕΤΡΟΣ ΕΥΘΥΜΙΟΥ»

6. Στην με αριθμό 2319/13-9-2000 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 921/18-10-2000 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 2319/13-9-2000 την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Θεοφ. Δημοσχάκης και η οποία αφορά τη μίσθωση ακινήτων για στέγαση Δημοσίων Σχολικών Μονάδων σας πληροφορούμε τα ακόλουθα:

Με το π.δ. 161/2000 (ΦΕΚ 145 Α') μεταβιβάστηκε μεταξύ των άλλων στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις και η αρμοδιότητα μίσθωσης ακινήτων για στέγαση Δημοσίων σχολικών μονάδων.

Η καθυστέρηση της καταβολής μισθωμάτων (Β' τριμήνου) για το διάστημα από 14-3-2000 ημερομηνία δημοσίευσης του ν. 2817/2000 μέχρι 23-6-2000 ημερομηνία δημοσίευσης του π.δ. 161/2000 οφείλεται στο γεγονός ότι δεν ήταν εγγεγραμμένες

στον προϋπολογισμό του ΥΠΕΠΘ οι πιστώσεις, που απαιτούντο για την πληρωμή των μισθωμάτων των σχολικών μονάδων, επειδή η δαπάνη αυτή εκαλύπτετο μέχρι εκδόσεως του ν. 2817/2000 από τον προϋπολογισμό των Ν.Α. και ιδιαίτερα από τους Κεντρικούς Αυτοτελείς πόρους (κλπ.).

Στο σχέδιο νόμου «Εκσυγχρονισμός των χρηματοπιστωτικών συναλλαγών, εισαγωγή Εταιρειών Επενδύσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία, στο Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών και άλλες διατάξεις» το οποίο ψηφίστηκε από τη Βουλή και προωθείται για δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως περιελήφθη διάταξη άρθρο 35 Αρμοδιότητες Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων επί θεμάτων Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπ/σης με την οποία οι οικονομικές υποχρεώσεις που απορρέουν από την εφαρμογή του π.δ/τος 161/2000 καλύπτονται σύμφωνα με τις διατάξεις που ίσχυαν πριν από τη δημοσίευσή του ν. 2817/2000.

Με το αριθ. ΙΒ/8310/29/09/2000 έγγραφο της αρμόδιας υπηρεσίας του ΥΠΕΠΘ γνωστοποιήθηκε σε όλες τις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις ότι η ψηφισθείσα διάταξη προωθείται για δημοσίευση και παράλληλα ζητήθηκε από τους Προϊσταμένους Δ/νσεων και Γραφείων Π/θμιας και Β/θμιας Εκπ/σης να προωθήσουν τις διαδικασίες για την κατά προτεραιότητα πληρωμή των δαπανών μισθωμάτων.

Ο Υπουργός
ΠΕΤΡΟΣ Δ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ»

7. Στην με αριθμό 2338/14-9-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 506/19-10-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση 2338/14-9-2000 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ε. Πολύζος, σας πληροφορούμε τα εξής:

Σε σύσκεψη που έγινε στο Υπουργείο Γεωργίας με τη συμμετοχή και του Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ συζητήθηκαν οι βασικές θέσεις και αποφασίστηκαν συγκεκριμένα μέτρα σχετικά με την υπόθεση των βαμβακοκαλλιεργειών που προήλθαν από «επιμολυσμένο» πολλαπλασιαστικό υλικό, αλλά και γενικότερα για τους Γενετικά Τροποποιημένους Οργανισμούς (Γ.Τ.Ο.) στη Γεωργία.

Οι βασικές θέσεις και τα συγκεκριμένα μέτρα είναι τα εξής:

1. Ο όρος «εισαγωγή γενετικά τροποποιημένου βαμβακόσπορου» στη χώρα μας δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Αυτό που συνέβη είναι ότι σε ορισμένες απορομερίδες βρέθηκαν προσμίξεις από γενετικά τροποποιημένους σπόρους.

2. Η εργαστηριακή έρευνα σε ειδικευμένα εργαστήρια ανίχνευσε τις επιμολυσμένες απορομερίδες, το ποσοστό επιμόλυνσης, καθώς και τις περιοχές στις οποίες εντοπίζεται το πρόβλημα μετά τη σπορά και την καλλιέργεια των φυτών.

3. Ένα σημαντικό ποσοστό του επιμολυσμένου βαμβακόσπορου βρίσκεται στις αποθήκες και δεν διοχετεύθηκε στους αγρούς.

4. Σε ό,τι αφορά τα αποθέματα επιμολυσμένου βαμβακόσπορου αποφασίστηκε η άμεση δέσμευσή του με στόχο είτε την καταστροφή του, είτε την επανεξαγωγή του στις χώρες προέλευσης.

5. Οι εκτάσεις όπου το πρόβλημα είχε σημαντικές διαστάσεις (επιμολυσμένου άνω του 1%) ανέρχονται σε 5. 600 στρέμματα επί συνόλου 4.200.000 στρεμμάτων και η συγκομιδή θα γίνει ξεχωριστά από τις υπόλοιπες καλλιέργειες και στο ξεκίνημα της περιόδου κατά περιοχή.

6. Σε ό,τι αφορά τις καλλιέργειες αυτές αποφασίστηκε η συγκέντρωση του σύσπορου βαμβακιού σε επιλεγμένα εκκοκκιστήρια, όπου θα γίνει ο διαχωρισμός ανάμεσα στις ίνες του φυτού και τον βαμβακόσπορο.

7. Ο βαμβακόσπορος από τις άνω καλλιέργειες θα δεσμευθεί και θα καταστραφεί. Ο λόγος είναι ότι έτσι αποφεύγεται κάθε κίνδυνος διοχέτευσης ΓΤΟ στην τροφική αλυσίδα.

8. Σε ό,τι αφορά την ίνα των φυτών είναι γνωστό, ότι σύμφωνα με τις σχετικές γνωμοδοτήσεις αρμοδίων καθηγητών των ΑΕΙ δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα, δεδομένου ότι γενετικά τροποποιημένα γονίδια δεν ανιχνεύονται σε αυτήν. Παρά ταύτα, αποφασίστηκε να μη διοχετευθούν στην Ελληνική αγορά ούτε οι

ίνες του βαμβακιού που προέρχονται από τις ως άνω περιοχές. Επειδή εκτιμήθηκε ότι:

1. Η ραγδαία εξέλιξη της γενετικής μηχανής θα συνοδεύεται και με τη συχνή εμφάνιση προβλημάτων Γ.Τ.Ο.

2. Το γενετικά τροποποιημένο πολ/κό υλικό στα αγροτικά προϊόντα έχει αναδειχθεί σε πεδίο σύγκρουσης καταναλωτών, εταιρειών κτλ.

3. Η κοινή γνώμη και ο Έλληνας παραγωγός ανησυχούν μπροστά στην έλλειψη ασφαλών δεδομένων.

4. Η Πολιτεία είναι αποφασισμένη να προστατεύσει τον καταναλωτή, αλλά και το περιβάλλον.

5. Η διαδικασία αντιμετώπισης τέτοιων καταστάσεων πρέπει να έχει στόχο τα γενεσιουργά αίτια και το πεδίο που εφαρμόζονται αυτά.

6. Η πύλη εισόδου των Γενετικά Τροποποιημένων Οργανισμών στη γεωργία, στα τρόφιμα και στο περιβάλλον είναι το πολλαπλασιαστικό υλικό των Αγροτικών προϊόντων.

7. Απαιτείται συντονισμός των ενεργειών και αποφυγή επανάληψης παρόμοιων περιστατικών στο μέλλον.

Για τους λόγους αυτούς, το Υπ. Γεωργίας σε συνεργασία με το ΥΠΕΧΩΔΕ αποφάσισαν μεταξύ άλλων ότι:

α. Συγκροτείται το Επιστημονικό Συμβούλιο Βιοτεχνολογίας για το Πολλαπλασιαστικό Υλικό των Αγροτικών Προϊόντων στα πλαίσια του ΕΘΙΑΓΕ. Έτσι η επιστημονική κοινότητα αποκτά ένα αναβαθμισμένο εργαλείο ικανό να απαντήσει στα διλήμματα και στα προβλήματα, τα οποία θέτει η εφαρμογή των νέων τεχνολογιών.

β. Η υλοποίηση των αποφάσεων του Επιστημονικού Συμβουλίου ανατίθεται στο ΕΘΙΑΓΕ, τον ΟΠΕΓΕΠ, το ΙΝΑ κλπ. που θα προγραμματίσουν και την οργάνωση της σχετικής έρευνας.

γ. Εκσυγχρονίζεται η νομοθεσία για την Οργάνωση και Εμπορία του Πολ/κού Υλικού των φυτικών ειδών. Έτσι κατοχυρώνεται ένας σύγχρονος τρόπος λειτουργίας του τομέα, ο οποίος θα συμβάλει στην εξυγίανσή του και θα δημιουργήσει δομές που θα λειτουργούν με την εμφάνιση των φαινομένων, χωρίς την ανάγκη της εκ των υστέρων επέμβασης της Πολιτείας.

δ. Προωθείται το Προεδρικό Διάταγμα το οποίο αναπροσαρμόζει το ισχύον καθεστώς προστίμων για τις σχετικές παραβάσεις από 300.000 που ισχύει σήμερα, μέχρι 10 εκατ. δραχμές για κάθε παράβαση.

Η καλλιέργεια βαμβακιού κατά τη φετινή εμπορική περίοδο, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία θα καταλάβει έκταση μειωμένη έναντι εκείνης της περυσινής περιόδου. Η παραγωγή εκτιμάται ότι θα ανέλθει στο ύψος του 1.250.000 τόνους έναντι της περυσινής παραγωγής του 1.320.000 τόνων.

Βάσει της ανωτέρω εκτίμησης καθορίστηκε από την αρμόδια Διαχειριστική Επιτροπή της Ε. Ένωσης η προσωρινή συνυπευθυνότητα και η προσωρινή ελάχιστη τιμή παραγωγού. Η τελευταία ανέρχεται για τη χώρα μας στα 56,45 EURO/100 KG. (Με την ισοτιμία της 1.9.2000, ημερομηνία έναρξης της εμπορικής περιόδου, η προσωρινή ελάχιστη τιμή ανέρχεται στις 190.598 δρχ./κιλό). Η οριστική ελάχιστη τιμή θα καθορισθεί, όπως προβλέπεται, βάσει της πραγματικής επιλέξιμης παραγωγής Ελλάδας και Ισπανίας και του ύψους της Διεθνούς τιμής του βαμβακιού στο τέλος της εκ/στικής περιόδου (Μάιος 2000).

Εφ' όσον το τελικό ύψος παραγωγής Ελλάδας και Ισπανίας δεν μεταβληθεί σημαντικά εν σχέσει με την αρχική πρόβλεψη και η Διεθνής τιμή παραμένει σε επίπεδα ανάλογα με τα σημειωμένα θα υπάρξει σημαντική μείωση της συνυπευθυνότητας και ανάλογη αύξηση της ελάχιστης τιμής παραγωγού, δεδομένου ότι δεν θα ισχύσει η προσαύξηση του 15% επί της παραγωγής που εφαρμόζεται κατά τον υπολογισμό της προσωρινής συνυπευθυνότητας.

Για τη φετινή εμπορική περίοδο 2000/2001 θα ισχύσει η πρόσφατα υπογραφείσα Διύπουργική Απόφαση «Εφαρμογή του κοινοτικού καθεστώτος ενίσχυσης του βαμβακιού και μέτρα για τη διασφάλισή του» βάσει της οποίας ενισχύονται ακόμη περισσότερο οι μέχρι σήμερα εφαρμοζόμενοι ελεγκτικοί μηχανισμοί και διαδικασίες. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι προβλέπεται εισαγωγή και νέων σύγχρονων μεθόδων καταγραφής και ελέγχου των προϊόντων εκκόκκισης. (Ηλεκτρονική ζυγαριά για το ζύγι-

σμα του εκκοκκισμένου βαμβακιού με δυνατότητα αυτόματης εκτύπωσης των στοιχείων βάρους και ημερομηνίας παραγωγής του δέματος σε γραμμικό κώδικα), αυστηροποιείται ο έλεγχος όσον αφορά την υγρασία του βαμβακιού (δεν ενισχύεται βαμβάκι με ποσοστό υγρασίας πάνω από 15%), αναμορφώνεται η διαδικασία κατάθεσης και αποδέσμευσης των εγγυητικών επιστολών που καταθέτουν οι εκκοκκιστικές επιχειρήσεις για να λάβουν ενίσχυση κλπ.

Όλα τα ανωτέρω πρόσθετα μέτρα εκτιμάται ότι θα συντελέσουν τόσο στον πληρέστερο έλεγχο του κοινοτικού καθεστώτος όσο και στην αναβάθμιση της ποιότητας του Ελληνικού βαμβακιού γενικότερα.

Ο Υφυπουργός
Ε. ΑΡΓΥΡΗΣ»

8. Στην με αριθμό 2380/14-9-00 ερώτηση ΑΚΕ 253 δόθηκε με το υπ' αριθμ. 184/10-10-00 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

«Σχετικά με την υπ' αριθμό 2380/253/14.09.2000 ερώτηση και αίτηση κατάθεσης εγγράφων του Βουλευτή κ. Νίκου Κωνσταντόπουλου, αναφέρονται τα ακόλουθα:

1. Σύμφωνα με την με αριθμό 18/22.4.2000 Πράξη του Υπουργικού Συμβουλίου (ΦΕΚ 125 Α') η υλοποίηση των έργων των Ολυμπιακών Αγώνων Αθήνα 2004 ανατέθηκε ως ακολούθως: Στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων τα Ολυμπιακά Κέντρα Κωπηλασίας Κανώ - Καγιάκ - και Κανώ - Σλάλομ (Μαραθώνας) και Ιστιοπλοΐας (Άγιος Κοσμάς) καθώς και οι ολυμπιακές εγκαταστάσεις ορισμένων αθλημάτων στο Ελληνικό και αυτή του beach volley στον Φαληρικό Όρμο. Ακολούθως, στον Οργανισμό Εργατικής Κατοικίας το Ολυμπιακό Χωριό και στον Οργανισμό Διεξαγωγής Ιπποδρομιών Ελλάδος το Ολυμπιακό Κέντρο Πολλαπλών Αθλητικών Χρήσεων (Φάληρο, θέση Ιπποδρόμου) και το Ολυμπιακό Ιππικό Κέντρο (Μαρκόπουλο).

Οι κατά τα παραπάνω αρμόδιοι φορείς εκτέλεσης των Ολυμπιακών έργων έχουν καταρτίσει χρονοδιαγράμματα σχετικά με την εκτέλεση των έργων ευθύνης τους, τα οποία και παρουσιάστηκαν στην Συντονιστική Επιτροπή της ΔΟΕ κατά την τελευταία επίσκεψή της στην Αθήνα (Αύγουστος 2000). Παράλληλα, η «Αθήνα 2004» κατά τη σύμβαση με τη ΔΟΕ και την υφιστάμενη νομοθεσία (άρθρο 4 παρ. 11 περίπτωση α του ν.2819/2000) έχει την εποπτεία τήρησης του Ολυμπιακών προδιαγραφών και του χρονοδιαγράμματος εκτέλεσης των έργων που πραγματοποιούνται από τους παραπάνω φορείς. Για το λόγο αυτό εξειδικεύθηκαν οι ειδικότεροι όροι συνεργασίας με την κατάρτιση και υπογραφή των Μνημονίων Συναντίληψης με τους αρμόδιους αυτούς φορείς.

Τα χρονοδιαγράμματα αυτά εκτέλεσης των έργων θα τηρηθούν προκειμένου για την άρτια, έγκαιρη και επιτυχή διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων.

2. Το οργανόγραμμα του «Αθήνα 2004» επισυνάπτεται συνημμένως.

3. Συνολικά έχουν καλυφθεί με σύναψη συμβάσεων εξηρημένης εργασίας από 1.7.2000 έως σήμερα μία θέση Γενικού Διευθυντή, δύο θέσεις Διευθυντών, δώδεκα θέσεις Διευθυντών Τομέων, 27 θέσεις στελεχών διαφόρων ειδικοτήτων και δύο θέσεις στα γραφεία που υπάγονται στο Διοικητικό Συμβούλιο.

Οι μελλοντικές προσλήψεις προσωπικού της Εταιρείας θα γίνουν σύμφωνα με το Κατευθυντήριο Σχέδιο ανάπτυξης της Εταιρείας με βάση τις πραγματικές ανάγκες αυτής εν όψει και της σημασίας του ανατεθειμένου σε αυτήν έργου της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων. Σε κάθε περίπτωση οι προσλήψεις αυτές θα γίνουν εντός των προβλεπομένων ορίων από τη διάταξη του άρθρου 2 παρ.17 του ν. 2598/98 όπως ισχύει.

Οι συμβάσεις εργασίας που συνάπτονται από την Εταιρεία είναι υποχρεωτικώς ορισμένου χρόνου, βάσει της διατάξεως του άρθρου 2 παρ.17 του ν. 2598/98, όπως ισχύει.

Οι συμβάσεις εργασίας που συνάπτονται από την εταιρεία είναι υποχρεωτικώς ορισμένου χρόνου, βάσει της διατάξεως του άρθρου 2 παρ.17 του ν.2598/98, όπως ισχύει.

4. Απάντηση στο ερώτημα για το ύψος των δαπανών δεν δύναται να δοθεί χωρίς προσδιορισμό του θέματος και της χρονικής περιόδου.

5. Η εποπτεία της ΟΕΟΑ «Αθήνα 2004 Α.Ε.», κατά τον ιδρυτικό της νόμο (ν. 2598/1998 άρθρο 2 παρ.10, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ.2 του άρθρου 1 του ν.2833/2000), πέραν αυτής που προβλέπεται από τις γενικές διατάξεις περί ανωνύμων εταιρειών, ασκείται από το Υπουργικό Συμβούλιο δια ειδικής Διυπουργικής Επιτροπής («Επιτροπή Συντονισμού Ολυμπιακής Προετοιμασίας») που συγκροτείται με απόφαση του Πρωθυπουργού (άρθρο 6 της υπ' αριθ.228/31.5200 ΦΕΚ 676/Β).

Σύμφωνα με την παραπάνω απόφαση ο Υπουργός Πολιτισμού είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση της ημερήσιας διάταξης και την παρακολούθηση της εφαρμογής των αποφάσεων της Επιτροπής αυτής (ΔΕΣΟΠ).

6. Η Πολιτιστική Ολυμπιάδα των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας έχει σαν στόχο να συνδέσει τον πολιτισμό με τον αθλητισμό, να αναδείξει τις αξίες του Ολυμπισμού, να προβάλλει τον αρχαίο και τον σύγχρονο ελληνικό πολιτισμό, να δημιουργήσει θεσμούς που θα συνεχίσουν και μετά το 2004, να ενισχύσει τις ζωντανές πολιτιστικές δυνάμεις και τέλος να λειτουργήσει καταλυτικά σε ότι αφορά στην συνεργασία ελληνικών πολιτιστικών φορέων με σημαίνοντες αντίστοιχους φορείς στο εξωτερικό.

Στο βασικό πλαίσιο της Πολιτιστικής Ολυμπιάδας περιλαμβάνονται εκδηλώσεις (Συνέδρια, εκθέσεις, δρώμενα, θεατρικές και μουσικές παραγωγές, κ.α.) με τη συμμετοχή δημιουργών, καλλιτεχνικών από την Ελλάδα και το εξωτερικό, αλλά και ιδρυμάτων του ΥΠ.ΠΟ (π.χ.Εθνική Λυρική Σκηνή, Κέντρο Κινηματογράφου), του ΕΟΤ και του Φεστιβάλ Αθηνών της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και της κοινωνίας των πολιτών. Ειδικότεροι στόχοι της Πολιτιστικής Ολυμπιάδας αποτελούν η σύνδεσή της με την Ολυμπιακή Εκπαίδευση και με την κοινωνία της πληροφορίας.

Ειδικότερα η Πολιτιστική Ολυμπιάδα διακρίνεται σε τρεις ενότητες:

Η 1^η ενότητα αφορά στις τελετές έναρξης και λήξης, τη λαμπαδηδρομία, καθώς και τις πολιτιστικές εκδηλώσεις κατά το δεκαπενθήμερο των Αγώνων. Η ευθύνη για τις εκδηλώσεις αυτές ανήκει στην ΟΕΟΑ «Αθήνα 2004».

Η 2^η ενότητα αναφέρεται στην ανανέωση και στον εμπλουτισμό των μόνιμων θεσμών που συνδέονται με τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Η ενότητα αυτή αποτελεί ευθύνη του ΥΠ.ΠΟ. και της ΔΟΕ, σε συνεργασία με την ΕΟΕ. Στην ενότητα προβλέπεται η αναβάθμιση της τελετής της αφής, με την θέσπιση Ολυμπιακών Βραβείων που θα απονέμονται στην Ολυμπία, διεθνή εκδήλωση στην Ολυμπία αφιερωμένη στον Ολυμπισμό και στον άνθρωπο, το Ολυμπιακό Φεστιβάλ Νέων. Παράλληλα στην ίδια ενότητα προβλέπεται η συμπεριληψη σε κάθε Πολιτιστική Ολυμπιάδα, της έκθεσης του ΥΠ.ΠΟ. για τα χίλια έτη των Αρχαίων Ολυμπιακών Αγώνων καθώς και εορταστικές εκδηλώσεις για την ιστορία των Ολυμπιακών Αγώνων στα μουσεία Αρχαίας Ολυμπίας και Λωζάνης στο διάστημα της Ολυμπιακής λαμπαδηδρομίας. Με την 2^η ενότητα, εξασφαλίζεται η παρουσία της Ελλάδος και στις Πολιτιστικές Ολυμπιάδες που ακολουθούν.

Η 3^η ενότητα αφορά στον κορμό της Πολιτιστικής Ολυμπιάδας στη διάρκεια της 3ετίας την ευθύνη έχει το ΥΠ.ΠΟ σε συνεργασία με την ΟΕΟΑ «Αθήνα 2004». Ειδικός στόχος της 3^{ης} ενότητας είναι η προώθηση πρωτοβουλιών που μετεξελισόμενες σε θεσμούς θα συνεχίσουν και μετά το 2004 (π.χ. Τέχνη και Τεχνολογία-Κέντρο Τέχνης και Τεχνολογίας, Φεστιβάλ Αρχαίου Δράματος). Στην 3^η ενότητα θα συμπεριληφθούν επίσης μεγάλες διοργανώσεις που θα πραγματοποιηθούν στην Ελλάδα στο διάστημα της 4ετίας, όπως η Bienalle Νέων Καλλιτεχνών (Γ.Γ.Ν.Γ.) και η Μαθηματική Ολυμπιάδα (Ελληνική Μαθηματική Εταιρεία).

Με την παράγραφο 1 του άρθρου 6 του ν.2819/2000 συστάθηκε ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «Ανώνυμη Εταιρεία προβολής της Ελληνικής Πολιτιστικής Κληρονομιάς Α.Ε.» η οποία πραγματοποιεί τον σχεδιασμό και τη διαχείριση της Πολι-

τιστική Ολυμπιάδας. Σύμφωνα με την παράγραφο 11 του άρθρου 1 του ν. 2833/2000, η Εταιρεία διοικείται από 15μελές διοικητικό συμβούλιο, το οποίο ορίστηκε σύμφωνα με τα κατά νόμο οριζόμενα, με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού, η οποία και δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 1164/Β'/20.9.2000). Πρόεδρος του Δ.Σ. της Εταιρείας είναι ο Μιχάλης Κακογιάννης. Εντός των επόμενων ημερών δημοσιεύεται επίσης η κοινή απόφαση των Υπουργών Πολιτισμού και Οικονομικών έγκρισης του Καταστατικού της Εταιρείας, η οποία πλέον και ενεργοποιείται.

Παράλληλα το ΥΠ.ΠΟ. και η ΟΕΟΑ «Αθήνα2004» έχουν καταρτίσει μνημόνιο συναντίληψης που καθορίζει τις υποχρεώσεις κάθε φορά σε ότι αφορά στην Πολιτιστική Ολυμπιάδα και ρυθμίζει καταρχήν τα θέματα χορηγιών, πνευματικών δικαιωμάτων, κ.α.

Ο προϋπολογισμός της Πολιτιστικής Ολυμπιάδας ανέρχεται στα 40 δις. Δρχ. για το διάστημα της τετραετίας. Σημειώνεται όμως ότι στην Πολιτιστική Ολυμπιάδα θα συμπεριληφθούν επίσης εκδηλώσεις και παραγωγές φορέων οι οποίες δεν θα χρηματοδοτηθούν κατ' ανάγκη (ή θα χρηματοδοτηθούν μερικώς) από τους πόρους της Πολιτιστικής Ολυμπιάδας.

Με την ευκαιρία του Γ' Σχεδίου Δράσης, το ΥΠ.ΠΟ. σχεδιάζει την αναβάθμιση των αρχαιολογικών χώρων και θεάτρων ώστε να μπορούν να συνδυασθούν και να υποστηρίξουν εκδηλώσεις της Πολιτιστικής Ολυμπιάδας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτού του σχεδιασμού είναι τα αρχαία θέατρα των οποίων η ανακαίνιση θα εξυπηρετήσει τη φιλοξενία θεατρικών παραγωγών (και) στα πλαίσια της Πολιτιστικής Ολυμπιάδας, ειδικότερα δε περιοχές που θα φιλοξενηθούν Ολυμπιακά Αγωνίσματα. Παράλληλα σημειώνεται ότι η Πολιτιστική Ολυμπιάδα συνδέεται με την Πολιτική Απασχόλησης του ΥΠ.ΠΟ.

Ο Υπουργός
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ*

Τα συνημμένα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/νσης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων)

9. Στην με αριθμό 2381/14.9.00 ερώτηση ΑΚΕ 254 δόθηκε με το υπ' αριθμ. 350/13.10.00 έγγραφο από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση/ΑΚΕ 2381/254/14.9.2000 που κατέθεσαν στη Βουλή, οι Βουλευτές κύριοι Μανώλης Κεφαλογιάννης και Νικ. Τσιαρτσιώνης παρακαλούμε να πληροφορήσετε τους κυρίους Βουλευτές σε θέματα της αρμοδιότητάς μας και σύμφωνα με τα στοιχεία της Δ/νσης Διοικητικού, Δ/νσης Οικονομικών Υποθέσεων και Προμηθειών, της Δ/νσης Προγράμματος Προτύπων και Διεθνών Σχέσεων του ΥΠΕΧΩΔΕ, της Ειδικής Υπηρεσίας Δημοσίων Έργων/Ολυμπιακά Έργα2004 και της Ειδικής Υπηρεσίας Δημοσίων Έργων/Ειδικών Συγκοινωνιακών Έργων Αττικής τα εξής:

1. Κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών αγώνων στο Σίδνεϋ μετέβη ο Γενικός Γραμματέας Συγχρηματοδοτούμενων Έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ κατέβαλε στον Γενικό Γραμματέα το ποσό των 343.019 δρχ. ως ημερήσια αποζημίωση για την παραμονή του στο Σίδνεϋ από 10.9.2000 έως και 19.9.2000 σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην απόφαση Δ16/3/429/ΦΕΕ/7.9.2000 του ΥΠΕΧΩΔΕ την οποία καταθέτουμε.

Η δαπάνη μετάβασης θα βαρύνει τις πιστώσεις του τακτικού προϋπολογισμού κ.α.ε του ειδικού φορέα 31-120. Τα έξοδα μετακίνησης και διανυκτέρευσης βαρύνουν τον φορέα «ΑΘΗΝΑ 2004».

Επίσης μετέβη στο Σίδνεϋ (12.9.2000-20.9.2000) από την αρμόδια Υπηρεσία Δημοσίων Έργων και τα Ολυμπιακά Έργα (ΕΥΔΕ/ΟΕ 2004) ο κ. Βασίλης Δίκαιος, Πολιτικός Μηχανικός, Τμηματάρχης Τμήματος Κατασκευών, ως μέλος της επίσημης Ελληνικής Αντιπροσωπίας για τους Ολυμπιακούς Αγώνες στο Σίδνεϋ, για συναντήσεις με μέλη της ΔΟΕ καθώς και για την επίσκεψη Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων στο Σίδνεϋ και για συνάντηση με υπεύθυνους της μελέτης και κατασκευής των έργων αυτών.

Η έκδοση των εισιτηρίων και η κράτηση του ξενοδοχείου έγινε με μέριμνα της ΟΕΟΑ Αθήνα 2004 και η δαπάνη (δρχ. 922.742 που καλύπτει τα αεροπορικά εισιτήρια, την ημερήσια αποζημίωση και τα έξοδα του ξενοδοχείου Β' κατηγορίας) καλύπτεται από το ενάριθμο έργο 2010155 της ΣΑΜ 010 σύμφωνα με την 244/8.9.2000 απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, την οποία καταθέτουμε.

2. Από την ΕΥΔΕ/ΟΕ 2004 στο Σίδνεϋ μετέβησαν από τις 4.8.2000 έως και 12.8.2000 και οι κατωτέρω υπάλληλοί της:

α. Τίλντα Κυριακού, Αρχ. Μηχανικός, Διευθύντρια της ΕΥΔΕ/ΟΕ 2004.

β. Αλεξάνδρα Τσιρούλη, Πολιτικός Μηχανικός, Τμηματάρχης Τμήματος Μελετών της ΕΥΔΕ/ΟΕ 2004.

γ. Μαρία Νισταζάκη, Πολιτικός Μηχανικός στην ΕΥΔΕ/ΟΕ 2004.

δ. Σταύρος Ποτουρίδης, Πολιτικός Μηχανικός στην ΕΥΔΕ/ΟΕ 2004.

Οι ανωτέρω υπάλληλοι μετέβησαν στο Σίδνεϋ προκειμένου να επισκεφτούν εγκαταστάσεις Ολυμπιακών Έργων αντίστοιχες με αυτές που θα κατασκευασθούν στην Αθήνα για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 και των οποίων η αρμοδιότητα υλοποίησης των σύμφωνα με την ΠΥΣ 18/22.4.2000 ανήκει στο ΥΠΕΧΩΔΕ. Τα έργα αυτά είναι τα ακόλουθα:

α. Ολυμπιακό Κέντρο Κωπηλασίας Καν-Καγιακ στο Σχοινιά Μαραθώνα.

β. Ολυμπιακό Κέντρο Κανώ-Σάλαμο στο Ριζάρι.

γ. Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά.

δ. Ολυμπιακή Εγκατάσταση του Beach Volley στο Φαληρικό Όρμο.

ε. Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις Baseball, Softball, HocKey, Badminton και Τοξοβολία στο Ελληνικό.

Το συνολικό κόστος και για τους 4 προαναφερθέντες υπαλλήλους (αεροπορικά εισιτήρια, ημερήσιες αποζημιώσεις, έξοδα διαμονής σε ξενοδοχεία Β' κατηγορίας) της ανωτέρω μετάβασης στο Σίδνεϋ ήταν 3.438.926 δρχ. Το κόστος καλύπτεται από το ενάριθμο έργο 2010155 της ΣΑΜ 010 σύμφωνα με την 144/3.8.2000 απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, την οποία καταθέτουμε.

Η συνολική δαπάνη αεροπορικών εισιτηρίων των τεσσάρων ατόμων ανήλθε στο ποσό των 1.280.000 δρχ. και ήταν εισιτήρια με κλειστή ημερομηνία επιστροφής και καθορισμένη διάρκεια ταξιδιού. Οι ημερομηνίες πτήσεων και η διάρκεια του ταξιδιού καθορίστηκαν από τις συναντήσεις που είχαν κλειστεί σε συγκεκριμένες ημέρες εκ των προτέρων με τους αρμόδιους παράγοντες υλοποίησης των αντίστοιχων έργων στην Αυστραλία. Οι συναντήσεις προέβλεπαν ενημέρωση στα γραφεία τους πάνω στο χρονικό προγραμματισμό, μελέτη, κατασκευή των έργων, προσαρμογή στις Ολυμπιακές απαιτήσεις για την διεξαγωγή των αγώνων και στη συνέχεια επίσκεψη στα εργοτάξια και επί τόπου ενημέρωση.

Στην ίδια αποστολή των παραπάνω υπαλλήλων μετείχε και ο κ. Μενέλαος Κωνσταντάκος, Τεχνικός Σύμβουλος της ΕΥΔΕ/ΟΕ 2004 και το συνολικό κόστος μετάβασής του (αεροπορικά εισιτήρια, ημερήσια αποζημίωση, έξοδα διαμονής σε ξενοδοχείο Β' κατηγορίας) ήταν 829.654 δρχ. που καλύφθηκε από το ενάριθμο έργο 1020160 της ΣΑΜ 010 σύμφωνα με την απόφαση 145/03.08.2000 Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, την οποία καταθέτουμε. Το παραπάνω ταξίδι έγινε στο διάστημα από 4.8.2000 μέχρι 12.8.2000.

Οι δαπάνες μετάβασης των προαναφερομένων υπαλλήλων υπολογίστηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2685/99 (ΦΕΚ 35/Α') «Κάλυψη δαπανών μετακινούμενων υπαλλήλων εντός και εκτός έδρας Επικράτειας και άλλες διατάξεις».

3. Από την αρμόδια Υπηρεσία Δημοσίων Έργων για τα Ολυμπιακά Έργα (ΕΥΔΕ/ΕΣΕΑ) εγκρίθηκε η μετάβαση στο Σίδνεϋ της Αυστραλίας των υπαλλήλων α) Βασίλη Τσιραγάκη, Προϊσταμένου του Τμήματος Μελετών και β) Μαν. Παπαδόπουλου, Μηχαν. Στο Τμήμα Μελετών με την υπ' αρ. 150/3.8.2000 Απόφαση Υπουργού. Κατατίθεται η απόφαση.

Επίσης εγκρίθηκε η μετάβαση του Συμβούλου της προαναφερόμενης Υπηρεσίας κ. Γ. Μπάστου με την υπ' αρ. 178/1-8-

2000 απόφαση Υπουργού. Κατατίθεται η απόφαση.

Σκοπός του ταξιδιού των προαναφερόμενων ήταν η επίσκεψη των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων, των οδικών προσβάσεων στις Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις και του κέντρου ελέγχου κυκλοφορίας στο Σίδνεϋ και η συνάντηση με υπευθύνους της μελέτης και κατασκευής των έργων αυτών για την αποκόμιση χρήσιμων συμπερασμάτων για την εκτέλεση παρόμοιων έργων στην Ελλάδα ενόψει της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στην Αθήνα.

Το παραπάνω ταξίδι έγινε στο διάστημα από 4.8.00 μέχρι 12.8.00 και η συνολική δαπάνη για τους δύο συμμετέχοντες ήταν 1.680.162 δρχ. (συμπεριλαμβανομένων εισιτηρίων, ξενοδοχείων, και ημερήσιας αποζημίωσης). Επίσης η δαπάνη του κ. Μπάστου ανήλθε στο ποσό των 829.654 δρχ. Η πιο πάνω δαπάνη βαρύνει τον προϋπολογισμό των μελετών των οδικών Ολυμπιακών Έργων (ΣΑΜ 010).

Την έκδοση των αεροπορικών εισιτηρίων (που ήταν κλειστής ημερομηνίας επιστροφής και καθορισμένου ταξιδιού) και την δαπάνη των ξενοδοχείων ανέλαβε το ταξιδιωτικό γραφείο PLANO TOURISM.

4. Από την αρμόδια Υπηρεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ για τις Διεθνείς Σχέσεις και για θέματα ΕΟΚ εκδόθηκε η υπ' αριθμ. Δ11δ325/9/1.8.00 απόφαση μετάβασης στο Σίδνεϋ, προ της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων, των κυρίων Κ. Σκιαδόπουλου, Τμηματάρχη Φωτεινής Σηματοδότησης στη Δ/νση Μελετών Έργων Οδοποιίας/ΥΠΕΧΩΔΕ και της κας Χατζοπούλου Μανιώς, Πολιτικού Μηχανικού με Α' Βαθμό στο Γραφείο Κυκλοφορίας 2004 του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Οι προαναφερόμενοι υπάλληλοι απεστάλησαν ως εκπρόσωποι της ΓΓΔΕ/ΠΕΧΩΔΕ για την επίσκεψη των Ολυμπιακών Έργων στο Σίδνεϋ και για συνάντηση με υπεύθυνους της μελέτης και κατασκευής των έργων αυτών (π.χ. για την επίσκεψη του Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας, δηλαδή του Κέντρου Ρύθμισης Φωτεινής Σηματοδότησης και Πινακίδων μεταβλητών μηνυμάτων και αντιμετώπισης κυκλοφοριακών συμβάντων).

Οι ημερομηνίες πτήσεων και η διάρκεια του ταξιδιού καθορίστηκαν από τις συναντήσεις, που κλειστήκαν σε συγκεκριμένες ημερομηνίες, εκ των προτέρων, με τους αρμόδιους παράγοντες υλοποίησης των αντίστοιχων έργων στην Αυστραλία.

Οι δαπάνες μετάβασης υπολογίστηκαν βάσει του ν. 2685/99, σύμφωνα με τον οποίο εγκρίθηκε με την πιο πάνω Απόφαση συνολικό ποσό 1.704.549 δρχ. και για τους δύο εκπρόσωπους του ΥΠΕΧΩΔΕ και δεν προκαταβλήθηκαν σε αυτούς ποσά για τις εν λόγω μεταβάσεις. Στο ποσό αυτό περιλαμβάνονται οι κάθε είδους δαπάνες μετάβασης, παραμονής, και ημερήσιας αποζημίωσης και βαρύνει τις πιστώσεις του κ.α. 0713 του τακτικού προϋπολογισμού του ΥΠΕΧΩΔΕ/ΓΓΔΕ του οικονομικού έτους 2000.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του προαναφερόμενου νόμου δεν απαιτείται διενέργεια διαγωνισμού για την έκδοση των αεροπορικών εισιτηρίων. Το συνολικό ποσό, που εγκρίθηκε για τα αεροπορικά εισιτήρια ανέρχεται σε 640.000 δρχ. και η τιμή του κάθε εισιτηρίου είναι του τύπου κλειστής ημερομηνίας επιστροφής και καθορισμένου χρόνου διάρκειας ταξιδιού.

Κατατίθεται η προαναφερόμενη απόφαση.

Ο Υπουργός
Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ"

Σημ.: Τα συνημμένα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/νσης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων).

10. Στην με αριθμό 2382/14-9-00 ερώτηση ΑΚΕ 255 δόθηκε με το υπ' αριθμ. 186/10-10-00 από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

«Σχετικά με την 2382/255/14-9-00 ερώτηση και Αίτηση Κατάθεσης Εγγράφων των Βουλευτών κυρίων Ν. Τσιαρτσιώνη και Μ. Κεφαλογιάννη, αναφέρονται τα ακόλουθα:

Σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 1 περίπτωση δ' του ν. 2833/2000 (ΦΕΚ 150 Α') η αντιμισθία και οι αποζημιώσεις του

Προέδρου, του Αντιπροέδρου, του Διευθύνοντος και των μελών του Δ.Σ. της Οργανωτικής Επιτροπής Ολυμπιακών Αγώνων «Αθήνα 2004» καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Πολιτισμού και Οικονομικών. Στα πλαίσια της παραπάνω νομοθετικής εξουσιοδότησης η μισθολογική κατάσταση των αναφερόμενων στο νόμο καθορίζεται ομοίως με εκείνη των αντίστοιχων θέσεων νομικών προσώπων και εταιρειών του ευρύτερου δημόσιου τομέα καθώς και σε σχέση με την αντίστοιχη μισθολογική κατάσταση που διέπτε την προηγούμενη διοίκηση της Οργανωτικής Επιτροπής Ολυμπιακών Αγώνων – Αθήνα 2004. Επιπροσθέτως κατατίθεται η απάντηση της Οργανωτικής Επιτροπής Ολυμπιακών Αγώνων «Αθήνα 2005».

Ο Υπουργός
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ*

Σημ.: Τα συνημμένα σχετικά έγγραφα ευρίσκονται στο αρχείο της Δ/νσης Κοινοβουλευτικού Ελέγχου (Τμήμα Ερωτήσεων).

11. Στην με αριθμό 2384/14-9-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 204/3-10-00 έγγραφο από τον Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης 2384/14-9-00 των Βουλευτών κυρίων Στ. Παπαθεμελί και Π. Κρητικού, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Α. Το αλβανικό Υπουργείο Παιδείας έχει ζητήσει από την Πρεσβεία μας στα Τίρανα την εκτύπωση των βιβλίων για τους μειονοτικούς μαθητές και ήδη το ελληνικό Υπουργείο Παιδείας έχει επιληφθεί του θέματος και μεριμνά για την έκδοση των βιβλίων και την αποστολή τους στην Αλβανία.

Β. Όπως είναι γνωστό, σε πολλά μέρη της Αλβανίας, όπου υπάρχουν Έλληνες, μεταξύ των οποίων και η Χειμάρρα, δεν λειτουργούν μειονοτικά σχολεία. Με ελληνικές προσπάθειες έχουν ήδη ανοίξει νέα μειονοτικά σχολεία στις πόλεις του Αργυροκάστρου, του Δέλβινου και των Αγίων Σαράντα.

Ως προς τις περιοχές, όπου δεν υπάρχουν ακόμη μειονοτικά σχολεία, η Κυβέρνηση: α) σταθερά ζητάει από την Αλβανία το άνοιγμα μειονοτικών σχολείων και β) ζητά τη λειτουργία φροντιστηρίων, στα οποία φοιτούν και ενήλικοι. Ειδικότερα, ως προς τα φροντιστήρια, προβλέπεται η επιμόρφωση των διδασκόντων, η αποστολή εκπαιδευτικού υλικού και η ενίσχυση της υλικοτεχνικής υποδομής τους.

Γ. Οι αναφορές σε Τσάμηδες υπάρχουν σε βιβλία ιστορίας και γεωγραφίας του αλβανικού εκπαιδευτικού συστήματος. Τα βιβλία αυτά δεν διδάσκονται στους μειονοτικούς μαθητές. Η Κυβέρνηση έχει μάλιστα μεριμνήσει για την έκδοση βιβλίου Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους.

Πρόκειται για μία ειδική έκδοση, η οποία θα διανεμηθεί για πρώτη φορά φέτος στους μειονοτικούς μαθητές.

Ο Υπουργός
ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ*

12. Στην με αριθμό 2403/15-9-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 933/18-10-00 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 2403/15-9-00 την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Π. Τατούλης, σχετικά με τους Νοσηλευτές Π.Ε., σας γνωρίζουμε τα εξής:

Σύμφωνα με το ιδρυτικό π.δ. 184/6-3-1979 (Α' 51) του Τμήματος Νοσηλευτικής του Πανεπιστημίου Αθηνών, το Τμήμα έχει ως σκοπό την κατάρτιση ηγετικών στελεχών νοσηλευτικής για την πλαισίωση των νοσηλευτικών και υγειονομικών υπηρεσιών καθώς και των Σχολών Εκπαίδευσης του νοσηλευτικού προσωπικού της χώρας.

Με βάση την παραπάνω αποστολή του Τμήματος θα μπορούσαν οι ενδιαφερόμενοι φορείς (δημόσιες υπηρεσίες, Ν.Π.Δ.Δ. και Ν.Π.Ι.Δ.) στο χώρο της πρωτοβάθμιας, δευτεροβάθμιας και τριτοβάθμιας φροντίδας υγείας οι οποίοι και γνωρίζουν τις ειδικότερες ανάγκες τους, να ιδρύσουν θέσεις Π.Ε. Νοσηλευτικής

τις οποίες και θα καταλάβουν οι απόφοιτοι του εν λόγω Τμήματος.

Ο Υπουργός
ΠΕΤΡΟΣ ΕΥΘΥΜΙΟΥ*

13. Στην με αριθμό 2421/18-9-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 208/3-10-00 έγγραφο από τον Υπουργό Εξωτερικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης 2421 από 18-9-00 του Βουλευτή κ. Ιορδάνη Τζαμπζή, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Α. Το αλβανικό Υπουργείο Παιδείας έχει ζητήσει από την Πρεσβεία μας στα Τίρανα την εκτύπωση των βιβλίων για τους μειονοτικούς μαθητές και ήδη το ελληνικό Υπουργείο Παιδείας έχει επιληφθεί του θέματος και μεριμνά για την έκδοση των βιβλίων και την αποστολή τους στην Αλβανία.

Β. Όπως είναι γνωστό, σε πολλά μέρη της Αλβανίας, όπου υπάρχουν Έλληνες, μεταξύ των οποίων και η Χειμάρρα, δεν λειτουργούν μειονοτικά σχολεία. Με ελληνικές προσπάθειες έχουν ήδη ανοίξει νέα μειονοτικά σχολεία στις πόλεις του Αργυροκάστρου, του Δέλβινου και των Αγίων Σαράντα.

Ως προς τις περιοχές, όπου δεν υπάρχουν ακόμη μειονοτικά σχολεία, η Κυβέρνηση: α) σταθερά ζητάει από την Αλβανία το άνοιγμα μειονοτικών σχολείων και β) ζητάει τη λειτουργία φροντιστηρίων, στα οποία φοιτούν και ενήλικοι. Ειδικότερα ως προς τα φροντιστήρια, προβλέπεται η επιμόρφωση των διδασκόντων, η αποστολή εκπαιδευτικού υλικού και η ενίσχυση της υλικοτεχνικής υποδομής τους.

Γ. Η Κυβέρνηση έχει μεριμνήσει για την έκδοση βιβλίου Ιστορίας του Ελληνικού Έθνους. Πρόκειται για μία ειδική έκδοση, η οποία θα διανεμηθεί για πρώτη φορά φέτος στους μειονοτικούς μαθητές, καθώς και στους Έλληνες του εξωτερικού.

Ο Υπουργός
ΓΙΩΡΓΟΣ Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ*

14. Στην με αριθμό 2431/18-9-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 525/9-10-00 έγγραφο από τον Υφυπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

Απαντώντας στην ερώτηση 2431/18-9-2000 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γ. Α. Βουλγαράκης, για τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Τόσο στην Κοινοτική όσο και στην Ελληνική Νομοθεσία δεν υπάρχει πρόβλεψη για την εμπορία συμβατικών ποικιλιών βαμβாகιού που εμφανίζουν προσιμίες με γενετικά τροποποιημένες ποικιλίες. Η Ε.Ε. το τελευταίο διάστημα συζητάει το θέμα αυτό και προτίθεται να θεσπίσει κάποιους κανόνες.

Σε εθνικό επίπεδο προωθείται υπουργική απόφαση στα πλαίσια των μέχρι τώρα συζητήσεων στην Επιτροπή της Ε.Ε. ώστε την προσεχή καλλιεργητική περίοδο να είναι σε ισχύ.

Σε σύσκεψη που έγινε στο Υπουργείο Γεωργίας, με τη συμμετοχή και του Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ συνοψίστηκαν οι βασικές θέσεις και αποφασίστηκαν συγκεκριμένα μέτρα σχετικά με την υπόθεση των βαμβακοκαλλιεργειών που προήλθαν από «επιμολυσμένο» πολλαπλασιαστικό υλικό, αλλά και γενικότερα για τους Γενετικά Τροποποιημένους Οργανισμούς (Γ.Τ.Ο.) στη Γεωργία.

Οι βασικές θέσεις και τα συγκεκριμένα μέτρα είναι τα εξής:

1. Ο όρος «εισαγωγή γενετικά τροποποιημένου βαμβακόσπουρου» στη χώρα μας δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Αυτό που συνέβη είναι ότι σε ορισμένες σπορομερίδες βρέθηκαν προσιμίες από γενετικά τροποποιημένους σπόρους.

2. Η εργαστηριακή έρευνα σε ειδικευμένα εργαστήρια ανέχθηκε τις επιμολυσμένες σπορομερίδες, το ποσοστό επιμόλυνσης, καθώς και τις περιοχές στις οποίες εντοπίζεται το πρόβλημα μετά τη σπορά και την καλλιέργεια των φυτών.

3. Ένα σημαντικό ποσοστό του επιμολυσμένου βαμβακόσπουρου βρίσκεται στις αποθήκες και δεν διοχετεύθηκε στους αγρούς. Η εκτίμηση των 40.000 στρεμμάτων στηρίζονταν στα στοιχεία που είχαν δώσει οι εταιρείες εισαγωγής σπόρων.

4. Σε ότι αφορά τα αποθέματα επιμολυσμένου βαμβακόσπο-

ρου αποφασίσθηκε η άμεση δέσμευσή του με στόχο είτε την καταστροφή του, είτε την επανεξαγωγή του στις χώρες προέλευσης.

5. Οι εκτάσεις όπου το πρόβλημα είχε σημαντικές διαστάσεις (επιμολυσμένοι άνω του 1%) ανέρχονται σε 5.600 στρέμματα επί συνόλου 4.200.000 στρεμμάτων και η συγκομιδή θα γίνει ξεχωριστά από τις υπόλοιπες καλλιέργειες και στο ξεκίνημα της περιόδου κατά περιοχή.

6. Σε ότι αφορά τις καλλιέργειες αυτές αποφασίσθηκε η συγκέντρωση του σύσπορου βαμβακιού σε επιλεγμένα εκκοκκιστήρια, όπου θα γίνει ο διαχωρισμός ανάμεσα στις ίνες του φυτού και τον βαμβακόσπορο.

7. Ο βαμβακόσπορος από τις άνω καλλιέργειες θα δεσμευθεί και θα καταστραφεί. Ο λόγος είναι ότι έτσι αποφεύγεται κάθε κίνδυνος διοχέτευσης ΓΤΟ στην τροφική αλυσίδα.

8. Σε ότι αφορά την ίνα των φυτών είναι γνωστό, ότι σύμφωνα με τις σχετικές γνωμοδοτήσεις αρμοδίων καθηγητών των ΑΕΙ δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα, δεδομένου ότι γενετικά τροποποιημένα γονίδια δεν ανιχνεύονται σε αυτήν. Παρά ταύτα, αποφασίστηκε να μη διοχετευθούν στην Ελληνική αγορά ούτε οι ίνες του βαμβακιού που προέρχονται από τις ως άνω περιοχές.

Επειδή εκτιμήθηκε ότι:

1. Η ραγδαία εξέλιξη της γενετικής μηχανικής θα συνοδεύεται και με τη συχνή εμφάνιση προβλημάτων Γ.Τ.Ο.

2. Το γενετικά τροποποιημένο πολ/κό υλικό στο αγροτικά προϊόντα έχει αναδειχθεί σε πεδίο σύγκρουσης καταναλωτών, εταιρειών κλπ.

3. Η κοινή γνώμη και ο Έλληνας παραγωγός ανησυχούν μπροστά στην έλλειψη ασφαλών δεδομένων.

4. Η Πολιτεία είναι αποφασισμένη να προστατεύσει τον καταναλωτή, αλλά και το περιβάλλον.

5. Η διαδικασία αντιμετώπισης τέτοιων καταστάσεων πρέπει να έχει στόχο τα γενεσιουργά αίτια και το πεδίο που εφαρμόζονται αυτά.

6. Η πύλη εισόδου των Γενετικά Τροποποιημένων Οργανισμών στη Γεωργία, στα τρόφιμα και στο περιβάλλον είναι το πολλαπλαστικό υλικό των Αγροτικών Προϊόντων.

7. Απαιτείται συντονισμός των ενεργειών και αποφυγή επανάληψης παρόμοιων περιστατικών στο μέλλον.

Για τους λόγους αυτούς, το Υπουργείο Γεωργίας σε συνεργασία με το ΥΠΕΧΩΔΕ αποφάσισαν μεταξύ άλλων ότι:

α. Συγκροτείται το Επιστημονικό Συμβούλιο Βιοτεχνολογίας για το Πολλαπλασιαστικό Υλικό των Αγροτικών Προϊόντων στα πλαίσια του ΕΘΙΑΓΕ. Έτσι η επιστημονική κοινότητα αποκτά ένα αναβαθμισμένο εργαλείο ικανό να απαντήσει στα διλήμματα και στα προβλήματα, τα οποία θέτει η εφαρμογή των νέων τεχνολογιών.

β. Η υλοποίηση των αποφάσεων του Επιστημονικού Συμβουλίου ανατίθεται στο ΕΘΙΑΓΕ, τον ΟΠΕΓΕΠ, το ΙΝΑ κλπ. που θα προγραμματίσουν και την οργάνωση της σχετικής έρευνας.

γ. Εκσυγχρονίζεται η νομοθεσία για την Οργάνωση και Εμπορία του Πολ/κού Υλικού των φυτικών ειδών. Έτσι κατοχυρώνεται ένας σύγχρονος τρόπος λειτουργίας του τομέα, ο οποίος θα συμβάλλει την εξυγίανσή του και θα δημιουργήσει δομές που θα λειτουργούν με την εμφάνιση των φαινομένων, χωρίς την ανάγκη της εκ των υστέρων επέμβασης της Πολιτείας.

δ. Προωθείται το Προεδρικό Διάταγμα το οποίο αναπροσαρμόζει το ισχύον καθεστώς προστίμων για τις σχετικές παραβάσεις από 300.000 που ισχύει σήμερα, μέχρι 10 εκατ. δρχ. για κάθε παράβαση.

Ο Υφυπουργός
Ε. ΑΡΓΥΡΗΣ»

15. Στην με αριθμό 2435/18-9-00 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 239/18-10-00 έγγραφο από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση στο αριθμ. Πρωτ. 2435/18-9-2000 έγγραφό σας με το οποίο μας διαβιβάστηκε η ερώτηση του Βουλευτή κ. Καλού Β. Γεωργίου σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

(α) Μετά την προσάραξη του Φ/Γ «NORDLAND» σημαίας Αντίγκουας την 29-8-00 στη βραχονησίδα «Πρασονήσι» στην περιοχή Διακοφτίου Κυθήρων ξεκίνησαν άμεσα οι διαδικασίες απάντησης των καυσίμων και λιπαντικών που υπήρχαν στις δεξαμενές του πλοίου καθώς και εργασίες απορρύπανσης της θαλάσσιας περιοχής.

(β) Οι εν λόγω εργασίες περατώθηκαν την 19-9-2000, ενώ το έργο της απορρύπανσης των ακτών που είχαν προσβληθεί από τη ρύπανση ολοκληρώθηκε την 20-9-2000.

(γ) Τέλος, σε ότι αφορά την ανέλκυση και απομάκρυνση του πλοίου οι πληρεξούσιοι δικηγόροι των πλοιοκτητών του καθώς και του αλληλοασφαλιστικού συνεταιρισμού Gard που το καλύπτει, ενημέρωσαν εγγράφως τις Υπηρεσίες μας ότι το έργο της ανέλκυσης και απομάκρυνσης του σκάφους από την περιοχή Κυθήρων έχει ήδη ανατεθεί σε εξειδικευμένη εταιρεία. Σημειώνεται ότι οι σχετικές εργασίες έχουν ήδη ξεκινήσει και αναμένεται να περατωθούν περί τα τέλη Οκτωβρίου του τρέχοντος έτους.

Ο Υπουργός
ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο των επικαιρών ερωτήσεων της Δευτέρας 14 Μαΐου 2001.

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

1. Η με αριθμό 885/9.5.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Πέτρου Κασιλιέρη προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τη χρηματοδότηση για την ολοκλήρωση της κατασκευής του Δημοτικού Σχολείου Στούπας Μεσσηνίας.

2. Η με αριθμό 889/9.5.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Καρασμάνη προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικά με την καθυστέρηση εφαρμογής του νέου κανονισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το βαμβάκι, τη μείωση της στρεμματικής βαμβακοκαλλιέργειας κλπ.

3. Η με αριθμό 891/9.5.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Άγγελου Τζέκη προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με τα προβλήματα στην επιχείρηση οινοποιίας «ΓΕΩΡΓΙΑ-ΔΗ» στη Θεσσαλονίκη κλπ.

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δευτέρου Κύκλου (Άρθρο 130 παρ.4 Καν.Βουλής)

1. Η με αριθμό 895/9.5.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Λεωνίδα Γρηγοράκου προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με την επίλυση των προβλημάτων στη λειτουργία του Ταμείου Εμπόρων Βιοτεχνών Ελλάδος (ΤΕΒΕ), στους Μολάους και το Γύθειο Λακωνίας κλπ.

2. Η με αριθμό 887/9.5.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανασίου Γιαννόπουλου προς τον Υπουργό Υγείας-Πρόνοιας, σχετικά με την καθυστέρηση για την εξόφληση των ληξιπρόθεσμων χρεών των νοσοκομείων.

3. Η με αριθμό 890/9.5.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Αντωνίου Σκυλλάκου προς τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, σχετικά με την κατάργηση των επιδομάτων των δικαιούχων του Οργανισμού Εργατικής Εστίας (ΟΕΕ).

Ο Βουλευτής κ. Ανδρέας Λοβέρδος ζητεί ολιγοήμερη άδεια απουσίας στο εξωτερικό.

Εγκρίνει η Βουλή;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Συνεπώς η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Πρώτη είναι η με αριθμό 886/9.5.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Αναστάσιου Μαντέλη προς τον Υπουργό Πολιτισμού, σχετικά με τις προθέσεις του Υπουργού να προτείνει ως νέο ολυμπιακό αγώνισμα το καράτε κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Μαντέλη έχει ως εξής:

«Η Ελλάδα ως διοργανώτρια χώρα των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 έχει προτείνει να συμπεριληφθεί στα ολυμπιακά αγωνίσματα το Water Ski, σύμφωνα με την απάντησή σας σε σχετική ερώτησή μου (Αρ. 6548/20.3.2001). Ωστόσο η Διεθνής Ολυμπιακή Επιτροπή απέρριψε, όπως αναμενόταν, την πρόταση καθώς και το Water Ski, ως μηχανοκίνητο άθλημα, αντίκειται στο καταστατικό της.

Όμως η Ελλάδα διατηρεί το δικαίωμα να αντιπροτείνει κάποιο άλλο αγώνισμα όπως το καράτε ένα από τα πλέον διαδεδομένα με περισσότερους από πενήντα εκατομμύρια αθλητές σε όλον τον κόσμο. Στο αγώνισμα αυτό η Ελλάδα έχει επιτύχει ιδιαίτερες διακρίσεις. Μόνο το 1997 κατέκτησε σε διεθνείς συναντήσεις πενήντα δύο χρυσά, σαράντα έξι αργυρά και σαράντα ένα χάλκινα μετάλλια. Η Ελληνική Ομοσπονδία Καράτε αριθμεί πάνω από διακόσιους Συλλόγους-μέλη όπου αθλούνται περισσότερα από εκατό χιλιάδες άτομα.

Δεδομένου ότι δεν χρειάζονται ιδιαίτερες υποδομές για να φιλοξενηθεί το αγώνισμα αυτό, καθώς μπορούν να αξιοποιηθούν τα κλειστά γυμναστήρια στους Δήμους Βύρωνα, Καισαριανής και Δάφνης και η Παγκόσμια Ομοσπονδία Καράτε είναι διαθεσιμότητα να καλύψει το συνολικό κόστος των αγώνων αυτών.

Γι' αυτό ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

- 1) Προτίθεσθε εν όψει των πλεονεκτημάτων για την Ελλάδα να προτείνετε ως νέο ολυμπιακό αγώνισμα το καράτε και να
- 2) Προβείτε στις κατάλληλες συνεννοήσεις με την Παγκόσμια Ομοσπονδία Καράτε για την ενίσχυση της πρωτοβουλίας αυτής;»

Ο Υφυπουργός Πολιτισμού αρμόδιος για θέματα αθλητισμού έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΛΩΡΙΔΗΣ (Υφυπουργός Πολιτισμού): Κύριε Πρόεδρε, πρέπει να σας πω ότι κατά τη διάρκεια των αγώνων του Σίδνεϋ η Εκτελεστική Επιτροπή της Διεθνούς Ολυμπιακής Επιτροπής έκανε μία πρώτη εκτίμηση του μεγέθους που έχουν προσλάβει οι Ολυμπιακοί Αγώνες. Η εκτίμηση αυτή που βρήκε σύμφωνα πάρα πολλοί ήταν ότι οι Ολυμπιακοί Αγώνες έχουν γιγαντωθεί σ' ένα βαθμό που πολλές φορές δυσκολεύει και τη διεξαγωγή τους αυτή κάθε αυτή.

Εμείς συμφωνούμε με την άποψη του κ. Μαντέλη ότι πράγματι το καράτε, ένα άθλημα που είναι πολύ διαδεδομένο στον κόσμο και με μεγάλη ανάπτυξη στην Ελλάδα, θα μπορούσε να είναι ένα από τα ολυμπιακά αγωνίσματα και μάλιστα σε θέση πολύ καλύτερη από αρκετά που υπάρχουν ήδη μέσα στον κατάλογο των είκοσι οκτώ. Όμως απ' ό,τι έχει αποφασίσει η εκτελεστική επιτροπή της ΔΟΕ και έχει ανακοινώσει, για το 2004 δεν θέλει να συμπεριληφθούν νέα αγωνίσματα. Αυτό το έχει αποφανθεί πλήρως.

Το Σεπτέμβριο πρόκειται να γίνει μια συνεδρίαση της εκτελεστικής επιτροπής προκειμένου να καθορίσει τον αριθμό των αθλητών και κυρίως τον αριθμό των αγωνισμάτων μέσα στα είκοσι οκτώ αθλήματα που ήδη είναι εγκεκριμένα ως ολυμπιακά αθλήματα. Έτσι δυστυχώς με βάση αυτά που έχουν αποφασίσει και έχουν ενημερώσει αρμοδίως την οργανωτική επιτροπή «Αθήνα 2004» δεν πρόκειται να δεχθούν καμία νέα πρόταση για συμπεριληψη νέου ολυμπιακού αθλήματος για τους αγώνες του 2004.

Από την δική μας την πλευρά βεβαίως πρέπει να σας πω, επειδή υπάρχει στην ερώτηση σχετική αναφορά, ότι θα κάνουμε οτιδήποτε για να ενισχύσουμε και την ελληνική ομοσπονδία αλλά και την διεθνή ομοσπονδία στην προσπάθειά της να εντα-

χθεί το άθλημα αυτό στους Ολυμπιακούς Αγώνες. Αλλά με βάση αυτά που έχουν ήδη ανακοινωθεί, δυστυχώς δεν είναι δυνατή η συμπεριληψη νέου ολυμπιακού αθλήματος για τους αγώνες του 2004.

Απ' ό,τι έχουν αναφέρει, αλλά γι' αυτό δεν μπορώ να είμαι σίγουρος, είναι ότι τον Σεπτέμβριο ενδεχομένως θα εξετάσουν και τη δυνατότητα αφαίρεσης κάποιων αγωνισμάτων ή αθλημάτων απ' αυτά που ήδη συμμετέχουν και ενδεχομένως για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2008 αν αποφασίσουν ένταξη κάποιων άλλων, που όντως έχουν σε παγκόσμιο επίπεδο τους περισσότερους αθλητές και βέβαια προσελκύουν το ενδιαφέρον και των νέων ανθρώπων αλλά και των πολιτών και των ανθρώπων όλης της γης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Ο κ. Μαντέλης έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Η ερώτησή μου γίνεται για να προτρέψω την Κυβέρνηση και το Υπουργείο σας να υπερασπίσει αυτήν την άποψη την οποία προέβαλα με την ερώτησή μου για τους εξής λόγους:

Στις 13 Δεκεμβρίου 2000 ανακοινώθηκε ότι απερρίφθη η πρόταση για το θαλάσσιο σκι που είχε προτείνει η Ελλάδα. Μάλιστα διατυπώθηκε ο προβληματισμός, τον οποίο είπε ο κ. Φλωρίδης, σκέφτονται δηλαδή να μην προσθέσουν καινούρια αθλήματα. Παρ' όλα αυτά εκκρεμούν ακόμη αιτήματα μεταξύ των οποίων εκκρεμεί και το καράτε. Γι' αυτό υπέβαλα την πρώτη ερώτησή μου από την οποία έλαβα την απάντηση ότι εμείς έχουμε υποβάλει το water ski. Εν πάση περιπτώσει, υποστηρίζουμε και σι-δηποτε άλλο αλλά εκεί απευθύνουμε τις προσπάθειές μας, το θαλάσσιο σκι. Έχει κλείσει η υπόθεση για το θαλάσσιο σκι. Επομένως η Ελλάδα θα έπρεπε να επιλέξει από τα εκκρεμή αγωνίσματα αν θα πρέπει σε κάποιο να επιμείνει. Νομίζω ότι θα πρέπει να επιμείνει στο καράτε ακριβώς για το λόγο που αναφέρω στην ερώτησή μου, γιατί είναι ένα αγώνισμα ευρέως διαδεδομένο στην Ελλάδα, είναι σε όλο τον κόσμο διαδεδομένο στην παγκόσμια ομοσπονδία με εκατόν εξήντα τέσσερις χώρες στην ομοσπονδία αυτή. Η Ελλάδα δε έχει ιδιαίτερη θέση, πολύ σημαντική θέση. Δηλαδή είναι ένα αγώνισμα στο οποίο η Ελλάδα μπορεί να διακριθεί, όπως διακρίθηκε με το ΤΑΕ KWO DO στους αγώνες του Σίδνεϋ και πήρε χρυσό μετάλλιο.

Εκτός απ' αυτά που αναφέρω, το 1997 και τα τρία τελευταία χρόνια σε παγκόσμια πρωταθλήματα η Ελλάδα πήρε τριάντα πέντε μετάλλια. Το 2000 πήρε ογδόντα μετάλλια σε διεθνείς συναντήσεις. Το 2001 που δεν έχει τελειώσει ακόμη στο πανευρωπαϊκό πρωτάθλημα οι Έλληνες αθλητές, οι Έλληνες και Ελληνίδες έφηβοι κατέκτησαν έξι μετάλλια. Επομένως είναι αγώνισμα στο οποίο μπορούμε να δώσουμε έμφαση και δεν έχει κλείσει ακόμη η υπόθεση.

Η Ελλάδα δε έχει ένα πολύ σημαντικό πλεονέκτημα στη διαπραγμάτευση αυτή, ότι είναι διοργανώτρια χώρα. Μπορεί με τα μέχρι σήμερα ισχύοντα ένα άθλημα να το επιβάλει. Και αν θέλετε να προσθέσω και στον προβληματισμό που σκέφτεται η ΔΟΕ να αφαιρέσει και αγωνίσματα, δυστυχώς, όπως ξέρετε, σκέφτεται να αφαιρέσει και την άρση βαρών. Εδώ ακριβώς χρειάζεται εμείς να πούμε αντεπιθετικά, θα έλεγα, όχι μόνο να μην αφαιρεθεί άθλημα, αλλά το κυριότερο να προστεθεί και άθλημα στο οποίο η Ελλάδα μπορεί να έχει διάκριση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΛΩΡΙΔΗΣ (Υφυπουργός Πολιτισμού): Κύριε Πρόεδρε, όπως είπα και πριν η άποψη η δική μας είναι απόλυτα θετική στην υποστήριξη αυτού του αιτήματος, διότι όντως και παγκόσμια και στην Ελλάδα το άθλημα αυτό γνωρίζει σημαντική ανάπτυξη και προκαλεί το ενδιαφέρον όλο και μεγαλύτερου αριθμού παιδιών.

Είναι αλήθεια ότι η πρόταση για το θαλάσσιο σκι έχει απορριφθεί για τους λόγους που είναι γνωστοί. Θεωρείται ότι παρεμβαίνουν μηχανές. Θέλω εδώ να υπενθυμίσω ότι ο αρμόδιος φορέας για να προτείνει και να διαπραγματευθεί, όλα αυτά τα ζητήματα είναι η Εθνική Ολυμπιακή Επιτροπή και βεβαίως ρόλο μπορεί να παίξει και η Οργανωτική Επιτροπή «Αθήνα 2004». Όσον αφορά εμάς, σας είπα και πριν και το επαναλαμβάνω -και

νομίζω ότι μπορώ να κλείσω- ότι η Κυβέρνηση θα μεταφέρει το ενδιαφέρον της προς τα όργανα αυτά προκειμένου να υπάρξει η δυνατότητα υποστήριξης αυτής της άποψης. Από και πέρα η Διεθνής Ολυμπιακή Επιτροπή θα αποφασίσει, αλλά και από τη δική μας πλευρά θα κάνουμε ό,τι είναι δυνατόν τα θεσμοθετημένα αυτά όργανα που συνομιλούν με τη ΔΟΕ να ενισχύσουν αυτό το αίτημα το οποίο και εμείς το θεωρούμε πάρα πολύ καλό και ιδιαίτερα ενδιαφέρον για τα ελληνόπουλα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Θα παρακαλέσω το Σώμα τη δεύτερη και τρίτη ερώτηση του πρώτου κύκλου στις οποίες θα απαντήσει ο κ. Τσοχατζόπουλος να τις συζητήσουμε αργότερα διότι έρχεται από ταξίδι.

Η τέταρτη με αριθμό 888/9.5.2001 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κας Ασημίνας Ξηροτύρη-Αικατερινάρη προς τους Υπουργούς Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, σχετικώς με την υποβάθμιση του Οργανισμού Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης κλπ., λόγω καλύμματος του Υπουργού δεν θα συζητηθεί και διαγράφεται.

Επίκαιρες ερωτήσεις δευτέρου κύκλου:

Πρώτη είναι η υπ' αριθμ. 884/9.5.2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Πέτρου Κατσιλιέρη, προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικώς με τη λειτουργία του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου, τη χωροταξική κατανομή και λειτουργία των σχολών στους υπόλοιπους νομούς κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Κατσιλιέρη, έχει ως εξής:

«Η λειτουργία του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου είναι ένα θέμα καθοριστικής σημασίας για την ανάπτυξη της περιοχής και δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να μεταβληθεί σε πεδίο άγνων αντιπαραθέσεων μεταξύ νομών και περιοχών.

Οι πρόσφατες αλλαγές στη διοικούσα επιτροπή του νεοσύστατου πανεπιστημίου με την ταυτόχρονη ανακοίνωση λειτουργίας της σχολής Τεχνολογίας Ηλεκτρονικών Υπολογιστών στην Τρίπολη έχουν δημιουργήσει ένα νεφελώδες τοπίο σε σχέση με την εξακτίνοση και το χρόνο λειτουργίας των άλλων σχολών στους υπόλοιπους Νομούς της Περιφέρειας Πελοποννήσου.

Ερωτάται ο Υπουργός:

Ισχύουν οι προτάσεις της απελθούσας Διοικούσας Επιτροπής;

Πότε θα αποφασιστεί η χωροταξική κατανομή και η λειτουργία τους στους υπόλοιπους Νομούς της Περιφέρειας Πελοποννήσου;»

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΠΕΤΡΟΣ ΕΥΘΥΜΙΟΥ (Υπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε ερωτώντα Βουλευτά, στην ερώτησή σας θα μπορούσε να δημιουργηθεί μια σύγχυση, ότι υπάρχουν προτάσεις της απελθούσας διοικούσας επιτροπής γι' αυτό που αναφέρετε ως «εξακτίνοση» και ρωτάτε αν ισχύουν οι προτάσεις για την εξακτίνοση.

Θα ήθελα να καταστήσω απολύτως σαφές, ότι οι επεξεργασίες της απελθούσας Διοικούσας επιτροπής προς το Υπουργείο Παιδείας αφορούσαν αποκλειστικά και μόνο στην πρότασή τους για τη συγκρότηση του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου, δηλαδή τη συγκρότηση των σχολών και των τμημάτων, δηλαδή των γνωστικών και μόνο κατευθύνσεων. Η απελθούσα διοικούσα επιτροπή δεν είχε κάνει καμία εισήγηση περί την τυχόν χωροταξική τοποθέτηση αυτών των σχολών, δεν είχε κάνει γι' αυτό που επικράτησε στην πελοποννησιακή δημόσια συζήτηση να ονομάζεται πρόταση περί «εξακτινώσεως» του πανεπιστημίου.

Άρα, δεν είχε τεθεί ποτέ τέτοιο θέμα και επομένως δεν έχει νόημα να ρωτάμε εάν συνεχίζεται να υπάρχει τέτοιο θέμα.

Αυτό, όμως, που θέλω να πω ως προς το ακριβές νόημα της ερωτήσεώς σας, τι σχέση έχει η εισήγηση της πρότερης διοικούσας με την εργασία της τωρινής, είναι όπως ρητά δήλωσα, αποδεχόμενος την παραίτηση της Διοικούσας και ορίζοντας την καινούρια, ότι οι εισηγήσεις της αποτελούν για τη συγκρότηση του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου πλαίσιο αναφοράς και για τη νέα διοικούσα, που καλείται πλέον να αναλάβει το εκτελεστικό μέρος.

Στη νέα διοικούσα έχει δοθεί εντολή επί του σχεδίου του πανεπιστημίου, όπως έχει παραδοθεί η πρόταση συγκρότησης των σχολών και των τμημάτων, να υπάρξει αυτό που θα λέγαμε επιχειρησιακό πλαίσιο ανάπτυξης. Δηλαδή, να μας συνοδεύσει η Διοικούσα αυτήν τη σύλληψη του πανεπιστημίου με το πρόγραμμα ανάπτυξης του, τι δηλαδή σημαίνει ως υποδομές, ως προσωπικό και ως σύνολο προϋπολογισμού, που απαιτείται και να μας το παρουσιάσει. Με βάση αυτό το επιχειρησιακό σχέδιο, που έχει τυποποιηθεί να λέγεται business plan, κακώς, γι' αυτό και θα χρησιμοποιώ μόνο ελληνική διατύπωση...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Και ως Υπουργός Παιδείας έχετε καθήκον, να αναφέρεσθε στα θέματα τα σχετικά με τη γλώσσα.

ΠΕΤΡΟΣ ΕΥΘΥΜΙΟΥ (Υπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Το βλέπω συνεχώς σε έγγραφα που δεν θα έπρεπε να το βλέπω, κύριε Πρόεδρε, γι' αυτό το επισημαίνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Σωστό, κύριε Υπουργέ, και καλώς το επισημαίνετε.

ΠΕΤΡΟΣ ΕΥΘΥΜΙΟΥ (Υπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Φυσικά αυτό το επιχειρησιακό σχέδιο θα είναι η βάση για να προχωρήσουμε στην ανάπτυξη του πανεπιστημίου. Και πράγματι ως πρώτη σχολή ορίστηκε, όπως ήταν εξ αρχής αποφασισμένο, η Σχολή της Τεχνολογικής Κατεύθυνσης, της οποίας το πρώτο τμήμα θα λειτουργήσει στην Τρίπολη το Σεπτέμβριο του 2002.

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

ΠΕΤΡΟΣ ΚΑΤΣΙΛΙΕΡΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, υπέβαλα την επίκαιρη ερώτηση που συζητάμε σήμερα, επειδή το ενδιαφέρον για το Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου εξακολουθεί να είναι έντονο και υπάρχει μεγάλη πίεση για συνεχή ενημέρωση ως προς την πρόοδο των σχεδίων για το νέο πανεπιστήμιο.

Η ίδρυση και η λειτουργία του Πανεπιστημίου στην Πελοπόννησο αναμένεται να έχει πραγματικά ευεργετικές συνέπειες στην ανάπτυξη των νομών της περιφέρειας και να αποτελέσει το βασικό όπλο για την έξοδο της περιοχής από τη χρόνια υπανάπτυξη.

Η διοικούσα επιτροπή που ορίστηκε το Μάρτιο του 2000 κατέληξε, ύστερα από έντεκα συνεδριάσεις μέσα σε ένα χρόνο, στο σχεδιασμό του νέου ανώτατου εκπαιδευτικού ιδρύματος και από το Νοέμβριο του 2000 σας έχει παραδώσει την πρότασή της για τη διοικητική συγκρότηση και κυρίως για τη φιλοσοφία και το πνεύμα στο οποίο θα πρέπει να βαδίζει το νέο ίδρυμα. Το θέμα της χωροθέτησης των σχολών ασφαλώς και δεν θίγεται στην πρόταση της απελθούσας διοικούσας επιτροπής, γιατί θεωρείται ότι αποτελεί αντικείμενο συζήτησης και μελέτης σε επόμενη φάση.

Οι αλλαγές στη σύνθεση της διοικούσας επιτροπής και η μονομερής ανακοίνωση της λειτουργίας μιας σχολής, αυτής της Σχολής Τεχνολογίας και Υπολογιστών στην Τρίπολη, η οποία βέβαια αποτελεί και την έδρα του πανεπιστημίου, δημιουργεί δικαιολογημένη ανησυχία και πολλά ερωτηματικά στους κατοίκους και τους φορείς των υπολοίπων νομών της περιφέρειας.

Νομίζω ότι πρέπει σήμερα να ξεκαθαριστούν τρία σημεία: Πρώτον, ισχύουν οι προτάσεις της απελθούσας διοικούσας επιτροπής ή θα επανεξεταστούν στο σύνολό τους από τη νέα; Δεύτερον, με ποιο τρόπο θα προχωρήσει το θέμα της χωροθέτησης των σχολών στις πρωτεύουσες των νομών, προκειμένου να δημιουργηθεί ένα ενιαίο Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου; Και τρίτον, υπάρχει και ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα -κυρίως αυτό ζητά απάντηση- για τη λειτουργία όλων των σχολών του νέου πανεπιστημίου;

Νομίζω, κύριε Υπουργέ, ότι ήλθε η ώρα και οφείλετε να ξεκαθαρίσετε αυτό το νεφελώδες τοπίο που δημιουργείται με κάθαρση απαντήσεων.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΠΕΤΡΟΣ ΕΥΘΥΜΙΟΥ (Υπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων):

σκευμάτων): Δεν μπορούμε να δεχθούμε και δεν πρέπει να ονομάζουμε «νεφελώδες τοπίο» κάτι που είναι πεντακάθαρο τοπίο. Και δεν πρέπει να θεωρούμε ότι κάτι που ενδεχομένως επιδιώκουμε οφείλει να πραγματοποιηθεί προς άρσιν του «νεφελώδους τοπίου», δημιουργώντας πολλαπλάσιες συγχύσεις από αυτές που υποτίθεται ότι πρέπει να λυθούν.

Κύριε Κατσιλιέρη, επειδή στη Βουλή ξανάγινε αυτή η συζήτηση, δεν υπάρχει πιο λεπτό, πιο σύνθετο, πιο απαιτητικό εγχείρημα από τη δημιουργία ενός πανεπιστημίου. Θα ήθελα να σας θυμίσω, ότι τα πανεπιστήμια δεν συνδέονται με τυπικές δημόσιες υπηρεσίες, δεν είναι τοποθέτηση μιας εφορίας ή ενός πυροσβεστικού σταθμού, είναι κάτι που πρέπει να εδραιωθεί, να υπάρξει, να λειτουργήσει με τρόπο πειστικό και ελκυστικό σε αντικείμενα και υποδομές οι οποίες μπορούν να τα ικανοποιήσουν και να ακτινοβολήσουν.

Επομένως, η παρούσα διοικούσα οφείλει να δώσει το επιχειρησιακό σχέδιο το οποίο ακριβώς θα επιτρέψει να γίνει η συζήτηση που εσείς απαιτείτε, που είναι η δεύτερη φάση. Αλλά, αν δεν υπάρχει το επιχειρησιακό σχέδιο, τότε θα έχουμε νεφελώδες τοπίο, διότι, χωρίς να ξέρουμε τι θέλουμε να κάνουμε, θα αποφασίσουμε να το εξακτινώσουμε. Δηλαδή θα εξακτινώνουμε κάτι που δεν θα ξέρουμε τι είναι. Άρα, είναι σκόπιμο και ορθό η Πελοπόννησος, που γνωρίζει ότι έχει το πανεπιστημίο της σε λειτουργία, όπως είχε προβλεφθεί από το Α' τμήμα της πρώτης σχολής στην Τρίπολη, να γνωρίζει ότι η ανάπτυξή του θα είναι αντικείμενο πολύ συγκεκριμένης πρότασης επιχειρησιακής ανάπτυξης, που θα περιλαμβάνει την πρόταση των υποδομών της σε ανθρώπινο δυναμικό, σε κτιριακό, σε εξοπλισμό μαζί με τον αναγκαίο της προϋπολογισμό, έτσι ώστε, ό,τι γίνεται, να αποτελεί το πιο σύγχρονο, το πιο καινοτόμο, το πιο λαμπερό πανεπιστήμιο της χώρας, γιατί αυτό σημαίνει δημιουργία ενός νέου πανεπιστημίου, ότι κάνεις κάτι καινοτομικό. Αυτή είναι η επιδίωξη και είναι στα χέρια της νέας διοικούσας να παραδώσει, όπως έχουμε ζητήσει, το ταχύτερο δυνατόν το επιχειρησιακό αυτό σχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Δεύτερη είναι η με αριθμό 897/9-5-2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Αθανασίου Νάκου προς τον Υπουργό Γεωργίας σχετικά με την αποκατάσταση των ζημιών από τις περσινές πυρκαγιές, την καταβολή των αποζημιώσεων στους πληγέντες κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Νάκου έχει ως εξής:

«Το 2000 έγιναν στη χώρα μας καταστροφικές πυρκαγιές με κυριότερες αυτές που έγιναν στους Νομούς Σάμου, Κορινθίας, Κέρκυρας, Φθιώτιδας, Αχαΐας, Μαγνησίας και Ιωαννίνων.

Καλείσθε να ενημερώσετε την Εθνική Αντιπροσωπεία όλα τα σχετικά με την αποκατάσταση των ζημιών από τις πυρκαγιές, τι αποζημιώσεις καταβλήθηκαν στους πληγέντες και τι προγράμματα αρχίσατε να εφαρμόσετε για αντιπλημμυρικά έργα και έργα αναδασώσεων».

Ο Υφυπουργός Γεωργίας κ. Χατζημιχάλης έχει το λόγο.

ΦΩΤΗΣ ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν θέλω να αμφισβητήσω τις καλές προθέσεις και το ιδιαίτερα έντονο ενδιαφέρον που έχει επιδείξει ο κ. Νάκος για τα προβλήματα της πυροπροστασίας ή της αποζημιώσεων των πληγέντων από τις πυρκαγιές. Ωστόσο, δεν μπορώ να κατανοήσω πώς μία τόσο ανεπίκαιρη, κατά τη γνώμη μου, παρέμβαση, θεωρείται επίκαιρη ερώτηση.

Το λέω αυτό, κύριε Πρόεδρε, γιατί ο κ. Νάκος ρωτά την Κυβέρνηση, το Υπουργείο Γεωργίας ειδικότερα, για το τι προγράμματα αρχίζουμε να εφαρμόζουμε για αντιπλημμυρικά έργα και έργα αναδασώσεων. Αυτά τα προγράμματα έχουν ολοκληρωθεί, κύριε Νάκο. Η αναδασωτική περίοδος έχει τελειώσει. Δεν μπορούμε να κάνουμε τώρα αναδασώσεις. Η περίοδος της αντιπλημμυρικής προστασίας έχει τελειώσει, όπως και η περίοδος των έντονων βροχοπτώσεων και των καιρικών φαινομένων, τα οποία φοβόμαστε.

Έτσι, λοιπόν, τώρα δεν γίνονται αντιπλημμυρικά έργα. Έγιναν όταν έπρεπε να γίνουν, για να αντιμετωπίσουμε τα φαινόμενα της περιόδου των βροχοπτώσεων. Και οι εκτιμήσεις απ'

όλους τους υπηρεσιακούς παράγοντες των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, αλλά και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, είναι εκτιμήσεις ότι αυτά τα έργα λειτούργησαν αποτελεσματικά σ' όλες τις περιοχές όπου έγιναν.

Οφείλω να σας ενημερώσω ότι για τις αποζημιώσεις έχουν εγγραφεί ήδη και έχουν προϋπολογιστεί είκοσι πέντε δισεκατομμύρια στη διάρκεια της τετραετίας, επειδή υπάρχουν και προγράμματα τα οποία συνεχίζουν και πέραν του έτους, για κάποιες καλλιέργειες. Ήδη ολοκληρώνεται η αποζημίωση των παραγωγών. Έξω από αυτά, επτακόσια δώδεκα εκατομμύρια διατίθενται για αποζημιώσεις για ζωοτροφές για την κτηνοτροφία. Τα προγράμματα, επαναλαμβάνω, της αντιπλημμυρικής προστασίας έχουν εκτελεστεί ύψους πάνω από επτά δισεκατομμύρια και το ίδιο έχει γίνει με την περίοδο της αναδασώσεως.

Έχει ολοκληρωθεί και αυτή σε μεγάλες περιοχές, σε μεγάλες εκτάσεις, όπου χρειάζεται και όπου δεν μπορεί να γίνει η φυσική αναδάσωση. Για ειδικές περιοχές, όπως είναι το Μαϊνάλο –και η πυρκαγιά του Μαϊνάλου δεν αναφέρεται στην ερώτησή σας– οφείλω να σας ενημερώσω ότι έγινε και ειδική μελέτη από τον κ. Ντάφη, Καθηγητή του Πανεπιστημίου, επειδή ήταν μία δύσκολη περίοδος, είναι ελατοδόσος και πρέπει να δούμε με συγκεκριμένο τρόπο την αναδάσωσή του.

Για να μη μακρηγορώ, θα ήθελα να σας πω –και έχω περισσότερα στοιχεία στη διάθεσή σας– ότι οι δαπάνες για τη δασοκομία για το 2000 έχουν φθάσει στο ποσό των σαράντα εννέα δισεκατομμυρίων πεντακοσίων εκατομμυρίων και οι πιστώσεις για το 2001, ο Προϋπολογισμός του 2001, ο οποίος εξελίσσεται κανονικά αυτή την περίοδο, φθάνει στο ύψος των πενήντα επτά δισεκατομμυρίων (57.000.000.000).

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Ο κ. Νάκος έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ : Κύριε Πρόεδρε, η επίκαιρη ερώτηση έγινε για να υπάρξει μία παρουσία του Υπουργού στη Βουλή, μια που ο άλλος τρόπος των ερωτήσεων, όπως ξέρετε, έχει καταργηθεί. Δεν το ξέρει ο κύριος Υπουργός. Δεν συζητούνται στη Βουλή και μας έρχονται καθυστερημένα κάποιες απαντήσεις, οι οποίες είναι ήξεις αφίξεις.

Είχαμε κάνει μία επερώτηση στις 29 Ιανουαρίου, πριν από πέντε μήνες, για το θέμα των πυρκαγιών, για τις αποζημιώσεις, για το που βρίσκονται τα έργα και κυρίως για τα μέτρα που λαμβάνονται για να μην επαναληφθεί η κοσμογονική καταστροφή του περσινού καλοκαιριού, κατά την οποία καταστράφηκαν, κατακάηκαν πάνω από δύο εκατομμύρια στρέμματα. Μερικοί ανεβάζουν το ύψος των καμένων εκτάσεων σε τρία εκατομμύρια στρέμματα.

Δεν ξέρω αν έχει δει τι είχε πει τότε ο κύριος Υπουργός, ο κ. Χατζημιχάλης, αλλά έχει πει ακριβώς τα ίδια πράγματα για τα είκοσι πέντε δισεκατομμύρια και για τις προσπάθειες που γίνονται και για τις μελέτες. Κατηγόρησε μάλιστα τότε τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση ότι είναι αυτή εκείνη η οποία κωλυσιεργεί και ότι ήταν θέμα ημερών. Στοιχεία ακριβή μπόρεσα να έχω μόνο από τις Νομαρχίες Φθιώτιδας και Μαγνησίας, που ήταν και αυτές ανάμεσα σε εκείνες που υπέστησαν πλήγματα.

Σήμερα, σχεδόν ένα χρόνο μετά, για να μην ξανακλάψει η ηγεσία του Υπουργείου Γεωργίας με κροκοδείλια δάκρυα πάνω στα αποκαΐδια των πυρκαγιών που θα γίνουν, θα ήθελα να πω ότι πέρα από τις διακόσιες χιλιάδες και το περιφημο ρύζι που έστειλαν ως επιστημονική βοήθεια στα πυρόπληκτα, οι αποζημιώσεις της ηρτημένης παραγωγής πληρώθηκαν πριν από λίγο καιρό. Το 30% της προκαταβολής ακόμη δεν έχει πληρωθεί.

Δεν έχουν ολοκληρωθεί οι εξατομικεύσεις. Δεν έγιναν τα επείγοντα αντιπλημμυρικά έργα, δεν τελείωσαν. Καμία αναδάσωση δεν έγινε και φωνάζουν όλοι για τις επιπτώσεις που έχει αυτό και στον εμπλουτισμό του υδροφόρου ορίζοντα. Δεν είχαμε βροχές φέτος. Είναι γνωστό αυτό. Δεν μπορεί να υπερηφανεύεται ο κύριος Υπουργός για το ότι δεν είχαμε πλημμύρες, επειδή δεν είχαμε βροχές. Όχι μόνο δεν έγιναν οι αναδασώσεις οι οποίες θα ήταν σημαντικές, αλλά παρατέμπονται –όπως ξέρετε– στο καθυστερημένο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Με ευθύνη τους δε, δεν μπόρεσαν να περάσουν ένα χρόνο τώρα τα

επιχειρησιακά προγράμματα από τις Βρυξέλλες.

Όσον αφορά δε τα έργα προετοιμασίας για την καινούργια περίοδο, αυτά είναι ανύπαρκτα. Έγιναν αντιπυρικές ζώνες, κύριε Υπουργέ; Απαντήστε μου, σας παρακαλώ; Έγιναν δεξαμενές; Έγιναν πυροφυλάκια; Έγιναν όλα αυτά που η διακομματική επιτροπή είχε προτείνει και τα οποία υποτίθεται ότι θα έκανε η Κυβέρνηση; Είστε προετοιμασμένοι για το ζεστό καλοκαίρι που έρχεται από την άλλη εβδομάδα; Σ' αυτά να μας απαντήσετε. Τα άλλα όλα είναι φιλολογίες, κύριε Υπουργέ.

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

ΦΩΤΗΣ ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΗΛΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Προηγουμένως δεν αμφισβήτησα το ενδιαφέρον του κ. Νάκου, αλλά τώρα είμαι αναγκασμένος να αμφισβητήσω την ποιότητα της ενημέρωσής του. Λυπάμαι πολύ, κύριε Νάκο. Σας προκαλώ να έρθετε στη Βουλή με επερώτηση, για να έχουμε το χρόνο να συζητήσουμε και όχι να κρυφτείτε πίσω από το τρίλεπτο ή το δίλεπτο της απάντησης μιας επίκαιρης ερώτησης.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ: Πριν από πέντε μήνες τα ίδια μας λέγατε.

ΦΩΤΗΣ ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΗΛΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Αν θέλετε να θέσετε τέτοια σοβαρά θέματα, να μην κρύβεστε πίσω από μία επίκαιρη ερώτηση. Να έρθετε να πάρετε τα αναλυτικά στοιχεία.

Για τη Μαγνησία μόνο, κύριε Νάκο...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ: Για ποιο πράγμα να πρωτοκάνουμε επερώτηση; Κάνουμε για το βαμβάκι, κάνουμε για το λάδι...

ΦΩΤΗΣ ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΗΛΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Για τη Μαγνησία μόνο πρέπει να σας πω, επειδή αναφέρεστε σε βροχοπτώσεις, ότι έχει το υψηλότερο ποσοστό βροχοπτώσεων στην Ελλάδα φέτος. Μόνο για την Μαγνησία που είναι και η περιοχή σας.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ: Εμείς πως δεν...

ΦΩΤΗΣ ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΗΛΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Να σας καταθέσουμε τα στοιχεία. Θα λείπατε μάλλον από την περιοχή.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ: Τα στοιχεία...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κύριε Νάκο, να μην δώσω απαγόρευση.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ: Πάντα έτσι κάνει, κύριε Πρόεδρε. Η καινούρια τακτική Λαλιώτη από προχθές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κύριε Νάκο, παρακαλώ.

ΦΩΤΗΣ ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΗΛΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Στις 11 Αυγούστου...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κύριε Υπουργέ, κάνω μια προσπάθεια, όπως είδατε, να υπάρξει στην Αίθουσα ομαλότητα.

ΦΩΤΗΣ ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΗΛΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Το αντιλαμβάνομαι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κύριε Νάκο, βοηθήστε να μην αναγκαστώ να πω ότι δεν θα γράφεται καμία διακοπή.

Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ.

ΦΩΤΗΣ ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΗΛΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Αναφερθήκατε σε δύο νομούς συγκεκριμένους, κύριε Νάκο. Στις 11 Αυγούστου του 2000 στην Αταλάντη και στη Σπερχειάδα έγιναν οι μελέτες και η επίσκεψη του κλιμακίου. Επίσης τους Δήμους Αργαλαστής, Ιπιάδος στο δασαρχείο του Βόλου και το Δήμο Αφειών στις 3 Οκτωβρίου του 2000 επισκεφθήκαν συνεργεία του Υπουργείου Γεωργίας και έκαναν τις μελέτες.

Για την πυρκαγιά της Φθιώτιδας στη Σπερχειάδα οι μελέτες έχουν ολοκληρωθεί. Το 2000 –επειδή αναφέρατε ότι δεν έγινε κανένα έργο για νομούς που έχετε πλήρη στοιχεία– κατασκευάστηκαν τριάντα έξι σκυροδόμητα φράγματα, τριάντα πέντε χιλιάδες εφτακόσια μέτρα κορμοδέματα και κορμοφράγματα, τριακόσια ενενήντα δύο εκατομμύρια η δαπάνη.

Δημοπρατήθηκαν πέντε φράγματα προϋπολογισμού πενήντα εκατομμυρίων που κατασκευάζονται στη συγκεκριμένη περιοχή. Στην περιοχή που κάηκε, η μεγαλύτερη έκταση είναι θάμνοι που έχουν ήδη πιμνοβλαστήσει μετά τις πρόσφατες βροχές

και η αναδάσωση εξελίσσεται φυσικά. Πηγαίνετε μια βόλτα για να το διαπιστώσετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κύριε Υπουργέ, παρακαλώ ολοκληρώστε.

ΦΩΤΗΣ ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΗΛΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε, με δύο τρία μόνο στοιχεία. Και προκαλώ ξανά –επαναλαμβάνω την πρόκληση– να έλθει η Νέα Δημοκρατία με επερώτηση στη Βουλή για να συζητήσουμε αναλυτικά το θέμα. Μόνο για έργα διευθέτησης χειμάρρων και αντιπλημμυρικά στις συγκεκριμένες περιοχές δαπανήθηκαν ένα δισεκατομμύριο εννιακόσια εκατομμύρια (1.900.000.000) δραχμές.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ: Έχει πληρωθεί μία δραχμή για αποζημιώσεις;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, ολοκληρώστε. Δεν θα ανοίξουμε εδώ στο τέλος ένα νέο κύκλο συζήτησης.

ΦΩΤΗΣ ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΗΛΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Μόνο για την παραγωγή δενδρυλλίων και την πολιτική της αναδάσωσης διατέθηκαν πάνω από τέσσερα δισεκατομμύρια, μόνο γι' αυτές τις περιοχές. Σας προκαλώ, όποτε θέλετε να καταθέσω όχι μόνο τα στοιχεία στα Πρακτικά, αλλά να συζητήσουμε ανοικτά στη Βουλή και ενώπιον του ελληνικού λαού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κοινοβουλευτική η πρόκληση! Δεν έχει άλλο νόημα.

Τρίτη είναι η με αριθμό 892/9-5-2001 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Παναγιώτη Κοσιώνη προς τους Υπουργούς Δημόσιας Τάξης, Γεωργίας, σχετικώς με τα μέτρα αντιμετώπισης των πυρκαγιών κατά τη θερινή περίοδο κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτού και Ε' Αντιπροέδρου της Βουλής κ. Παν. Κοσιώνη έχει ως εξής:

«Με το ν. 2612/98 ανατέθηκε το έργο της δασοπυρόσβεσης από τη δασική υπηρεσία στο Πυροσβεστικό Σώμα. Παρά την εναλλαγή των φορέων ως προς την αρμοδιότητα καταστολής των δασικών πυρκαγιών και την καταπόνηση των υπαλλήλων του Πυροσβεστικού Σώματος με ευθεία καταστρατήγηση των εργασιακών σχέσεων, με τις διαρκείς επιφυλακές και τη μεταφορά τους σε κάθε σημείο της ελληνικής επικράτειας, τα δάση μας συνεχίζουν να γίνονται παρανάλωμα του πυρός και οι καμένες επιφάνειες προσέγγισαν στατιστικά μέγιστα επίπεδα. Εξαιρέση αποτέλεσε το έτος 1999 κατά το οποίο οι κλιματολογικές συνθήκες δεν ευνόησαν την ανάπτυξη και εξάπλωση πυρκαγιών.

Ερωτώνται οι κύριοι Υπουργοί:

Πώς προτίθεται η Κυβέρνηση να αντιμετωπίσει τη δασοπυρόσβεση κατά τη θερινή περίοδο και ποιος είναι ο επιχειρησιακός σχεδιασμός του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης;

Ποια είναι τα προληπτικά μέτρα που έχουν ληφθεί, όπως διανομή αντιπυρικών ζωνών, καθορισμός ικανών παρατηρητηρίων και πυροφυλακίων, δημιουργία υδατοδεξαμενών, δρόμων προσπέλασης πυροσβεστικών οχημάτων, αποψίλωσης και αραίωσης της πυκνής βλάστησης κ.ά.»

Ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης κ. Μιχαήλ Χρυσοχοϊδης έχει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Δημόσιας Τάξης):

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Το περιεχόμενο της ερώτησης του συναδέλφου κ. Κοσιώνη ασφαλώς απασχολεί όλους μας και με ιδιαίτερη αγωνία αναμένουμε φέτος μία ιδιαίτερα δύσκολη αντιπυρική περίοδο, με καιρικές συνθήκες οι οποίες ενδεχομένως να ευνοήσουν τις μεγάλες δασικές πυρκαγιές.

Γι' αυτό υπάρχει μια πολύ σοβαρή και οργανωμένη προετοιμασία από την πλευρά του Πυροσβεστικού Σώματος σε ό,τι αφορά τον επιχειρησιακό τομέα και από την άλλη πλευρά των Υπουργείων Γεωργίας και Εσωτερικών σε ό,τι αφορά την πρόληψη.

Κατ' αρχήν φέτος, εκείνο που θα έλεγα ότι αλλάζει στον επιχειρησιακό τομέα είναι η φιλοσοφία γύρω από την δασοπυρόσβεση, την αντιμετώπιση των πυρκαγιών και πιο συγκεκριμένα, θα υπάρχει μια οργάνωση τέτοια που να επιτρέπει την άμεση επέμβαση στην πρώτη φάση εκδήλωσης της πυρκαγιάς.

Ιδρύθηκαν, λοιπόν, στις έδρες των περιφερειών, στις δεκατρείς περιφέρειες, αντίστοιχα πεζοπόρα τμήματα αερομεταφερόμενα, με ελικόπτερα, προκειμένου να υπάρχει αυτή η δυνατότητα της άμεσης επέμβασης.

Επίσης προσπαθούμε να καταστήσουμε αυτοδύναμες τις περιφέρειες. Για το λόγο αυτό δημιουργήθηκαν στις έδρες των δεκατριών περιφερειών δεκατρία περιφερειακά συντονιστικά κέντρα για να γίνεται σωστά, άρτια και οργανωμένα ο συντονισμός των πυροσβεστικών δυνάμεων σε επίπεδο περιφέρειας.

Από εκεί και πέρα γίνεται μια μεγάλη προσπάθεια όλο το χειμώνα, από το φθινόπωρο ακόμα εκπαίδευσης του προσωπικού. Ιδρύθηκαν όπως γνωρίζετε έξι νέες ΕΜΑΚ, Ομάδες Αντιμετώπισης Καταστροφών, έγιναν προσλήψεις μόνιμου και εποχικού προσωπικού, οι οποίες σε λίγες μέρες ολοκληρώνονται και επίσης ολοκληρώνεται σχεδόν η διαδικασία για τη μίσθωση αεροσκαφών ελικοπτέρων. Ακόμα έχουν έρθει τα νέα CANADAIR, τα οποία είχε παραγγείλει προ τεσσάρων περίπου ετών η ελληνική κυβέρνηση.

Όλα αυτά, λοιπόν, και κυρίως η αυτοθυσία, το φιλότιμο και η καλή οργάνωση του Πυροσβεστικού Σώματος μας κάνουν να αισιοδοξούμε ότι θα αντιμετωπίσουμε αποτελεσματικά τις δασικές πυρκαγιές σε μια δύσκολη χρονιά.

Σε ό,τι αφορά τον τομέα της πρόληψης ακούσατε προηγουμένως από τον συνάδελφο κ. Χατζημιχάλη όλα τα έργα τα οποία έχουν προηγηθεί κατά τη διάρκεια του φθινοπώρου και του χειμώνα, όπως επίσης μια σειρά από παρεμβάσεις που θα γίνουν τις επόμενες ημέρες, λόγω του γεγονότος ότι δεν μπορούσαν να μπουν στα δάση λόγω των καιρικών συνθηκών.

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

Τελειώνω κύριε Πρόεδρε.

Ακόμα πρέπει να σας πω ότι ένα μεγάλο κονδύλι διατέθηκε από το Υπουργείο Εσωτερικών στους δήμους προκειμένου να καθαριστούν τα περιστατικά δάση τα οποία αποτελούν ένα μεγάλο κίνδυνο ανάφλεξης δασικών πυρκαγιών.

Θα σταματήσω για να συνεχίσω μετά, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Έχετε και δευτερολογία, κύριε Υπουργέ.

Ο Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Παναγιώτης Κοσιώνης, έχει το λόγο.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΣΙΩΝΗΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κύριε Πρόεδρε η ερώτησή μας είχε δύο στόχους. Ο ένας στόχος είναι να μάθουμε τις προθέσεις της Κυβέρνησης, γιατί σίγουρα εμπλέκονται περισσότερα του ενός Υπουργεία.

Ο δεύτερος στόχος είναι μήπως στρέψουμε την αντίληψη κάποιων Υπουργείων όπως είναι το Υπουργείο Γεωργίας ή Δημόσιας Τάξης στο θέμα της πρόληψης. Γιατί όπως είναι γνωστό –το γνωρίζουμε όλοι εξάλλου– σε κοινωνικά προβλήματα ή προβλήματα που έχουν κοινωνικές προεκτάσεις το τρίπτυχο είναι πρόληψη - καταστολή - αντιμετώπιση - αποκατάσταση.

Άκουσα πιο πριν για το θέμα της αποκατάστασης. Δεν θα ήθελα να εμπλακώ αλλά δεν ξέρω πως ο Υπουργός έχει τέτοιες πληροφορίες, ενώ εγώ έχω τελείως διαφορετικές πληροφορίες, παραδείγματος χάρι από την ορεινή Κορινθία. Το αφήνω στην άκρη αυτό.

Για το θέμα της πρόληψης ήθελα να πω το εξής:

Κύριε Υπουργέ, βέβαια καλή ήταν η άσκηση ετοιμότητας χθες, αλλά όταν γίνεται και για την τηλεόραση, τουλάχιστον σε εμάς που είμαστε από χωριά και καταλαβαίνουμε λίγο από τέτοια πράγματα δημιουργεί κάποια αίσθηση χαμόγελου, όπως παραδείγματος χάρι το θέμα με την αποψίλωση. Η αποψίλωση είναι ένα από τα στοιχεία προληπτικού χαρακτήρα, τα οποία πρέπει να γίνουν και κατά τη γνώμη μας δεν έχουν γίνει.

Θα πούμε ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα. Το Δάσος της Ζαρούχλας νομίζω ότι το ξέρει όλη η Ελλάδα. Είναι από τα ωραιότερα της Ελλάδας στην πλευρά του Χελμού. Είναι η καταγωγή μου από εκεί. Δεν έχει γίνει απολύτως τίποτα μέχρι τώρα. Δεν υπάρχει ένας κρουσμός, δεν υπάρχει μια λιμνοδεξαμενή, για να πηγαίνουν τα βυτιοφόρα να παίρνουν νερό. Αν χρειαστεί να πάρουν πρέπει να πάνε στην Ακράτα 47 χιλιόμετρα μακριά, σε μια εξαιρετικά δύσβατη περιοχή. Έχει τελειώσει η

Ζαρούχλα μέσα σε μια ώρα. Επομένως τα προληπτικά μέτρα δεν έχουν ληφθεί μέχρι τώρα.

Υπάρχουν και μερικά πράγματα, τα οποία κάνουν ακόμα δυσχερέστερη την αντιμετώπιση του προβλήματος. Παραδείγματος χάρι, η νομοθετική ρύθμιση του 1998. Αναλαμβάνει το Πυροσβεστικό Σώμα, η δασική υπηρεσία βγαίνει στην άκρη. Δασολόγιο δεν υπάρχει, κτηματολόγιο δεν υπάρχει. Υπάρχει η τροποποίηση του Συντάγματος, υπάρχει και η πίεση από τις αστικές περιοχές, όπου εκεί δημιουργούνται και περισσότερες πυρκαγιές.

Εκείνο το νομοθετικό πλαίσιο, λοιπόν, που έχει δημιουργηθεί είναι δυσμενέστατο για την αντιμετώπιση ορισμένων τέτοιων προβλημάτων κυρίως από την πλευρά της πρόληψης. Βέβαια το Πυροσβεστικό Σώμα θα κληθεί πάλι, πιστεύω όμως, να γνωρίζει ο κύριος Υπουργός, τι έγινε στην πανελλαδική σύσκεψη των πρωτοβάθμιων οργανώσεων της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Ενώσεως Υπαλλήλων Πυροσβεστικού Σώματος, τι αιτήματα έχουν και πώς αντιμετωπίζουν το πρόβλημα. Η διαρκής επιφυλακή, η μεταφορά τους, καταστράφηξη των εργασιακών σχέσεων κλπ. Όλο λέμε ότι είναι καταπονημένο το Πυροσβεστικό Σώμα πώς θα αντιμετωπισθεί αυτό; Να σταματήσει κάποια στιγμή –δεν το είπατε σήμερα εσείς– αυτό το ιδεολόγημα περί ακριών καιρικών φαινομένων. Αυτά τα έχουν διαπιστώσει οι επιστήμονες εδώ και χρόνια. Ξέρουμε ότι τούτη τη φορά θα έχουμε ένα καυτό καλοκαίρι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Ο κ. Χρυσοχοΐδης έχει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Δημόσιας Τάξης):

Κύριε Πρόεδρε, αναμφισβήτητο ο τομέας της πρόληψης είναι αυτός στον οποίο οφείλουμε να δώσουμε ιδιαίτερη έμφαση, γιατί θα αποφύγουμε αφ' ενός μεν μεγάλες καταστροφές, αφ' ετέρου δε τεράστιες δαπάνες και τεράστιο κοινωνικό κόστος από το ξέσπασμα μεγάλων δασικών πυρκαγιών. Συμφωνώ μαζί σας εν γένει με όλο αυτό το πλέγμα που υπάρχει, ότι πολλές φορές δημιουργεί προβλήματα. Θέλουμε, λοιπόν, να δώσουμε ιδιαίτερη έμφαση σε όλη αυτήν την υπόθεση, γι' αυτό έχει ξεκινήσει μία μεγάλη προσπάθεια. Σε λίγες ημέρες στο Υπουργείο Γεωργίας προσλαμβάνονται δέκα άτομα ανά δασαρχείο, προκειμένου να προβούν σε καθαρισμούς στα δημόσια δάση, πόροι στους δήμους για τον καθαρισμό των περιστατικών δασών. Η Πυροσβεστική Υπηρεσία έχει προσλάβει φέτος και άλλους δασολόγους, προκειμένου να υπάρχει η επαφή του Πυροσβεστικού Σώματος με το επιστημονικό αντικείμενο του δάσους και επίσης θέλω να σας τονίσω, ότι ίσως είναι η πρώτη φορά μετά από αρκετά χρόνια που υπάρχει μία προσέγγιση Πυροσβεστικού Σώματος και Δασικής Υπηρεσίας, με την έννοια ότι έχουν δοθεί συγκεκριμένες εντολές, έχουν βγει συγκεκριμένες εγκύκλιοι για την εμπλοκή των δασαρχών κάθε φορά στις δασικές πυρκαγιές. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Τέταρτη είναι η με αριθμό 898/9-5-2001 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κ. Ασημίνας Ξηροτύρη - Αικατερινάρη προς τον Υπουργό Γεωργίας, σχετικώς με τη χρηματοδότηση των προγραμμάτων για την αγροτική έρευνα κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση της κας Αικατερινάρη έχει ως εξής:

«Η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής γεωργίας και η ένταξη της στην ευρύτερη ανάπτυξη της υπαίθρου, αποτελούν ως γνωστόν στρατηγικό στόχο, που για να επιτευχθεί χρειάζεται γενναίες αποφάσεις, σταθερή αγροτική πολιτική και προώθηση του ερευνητικού τομέα στη γεωργία. Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, αφού συζήτησε, με βάση κείμενο του Υπουργείου Γεωργίας με θέμα «Πλαίσιο στόχων αγροτικής έρευνας», επισημαίνει κατ' αρχήν το χαμηλό ποσοστό που δαπανάται στη χώρα μας για την έρευνα γενικά (μόνο το 0,5% του ΑΕΠ). Πέραν τούτου, όμως, η ΟΚΕ διατυπώνει στα συμπεράσματά της τη σοβαρή καθυστέρηση στον τομέα της αγροτικής έρευνας, την έλλειψη στοιχειώδους οργάνωσης, την υποχρηματοδότηση με περιβάλλον κακοδιαχείρισης. Η ΟΚΕ αποδίδει τις καθυστερήσεις αυτές στο ότι το Υπουργείο δεν έχει αντιληφθεί ότι η ανταγωνιστικότητα του γεωργικού τομέα συν-

δέεται άμεσα με τις ανάγκες των αγορών και τη ζήτηση των προϊόντων. Προχωράει μάλιστα στη διαπίστωση ότι ένα μεγάλο μέρος του προβλήματος αποτελεί η κακή οργάνωση και λειτουργία του ΕΘΙΑΓΕ με το 80% της πραγματοποιούμενης έρευνας.

Κατόπιν τούτου και επειδή τα συμπεράσματα της ΟΚΕ συμφωνούν με κατά καιρούς διατυπωμένες απόψεις μας και σοβαρές ανησυχίες μας, ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Πώς θα αντιμετωπίσει τις αυξημένες ανάγκες της αγροτικής έρευνας χωρίς πόρους και χωρίς τη σύνδεσή της με τις επιλογές των επιχειρησιακών προγραμμάτων του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης; Περιλαμβάνουν τελικά τα προγράμματα αυτά δράσεις και υλοποιούν τις γενικές κατευθύνσεις της ΟΚΕ;

2. Αποτελεί το ΕΘΙΑΓΕ, το Εθνικό Ίδρυμα που θα υλοποιήσει την πολιτική στην έρευνα σε τόσο μεγάλο ποσοστό ή λόγω των προβλημάτων που παρουσιάζει θα απαιτηθούν γενναίες αποφάσεις ή εναλλακτικές λύσεις;»

Ο Υφυπουργός Γεωργίας κ. Χατζημιχάλης έχει το λόγο.

ΦΩΤΗΣ ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Είναι γεγονός ότι ο στόχος του Υπουργείου Γεωργίας, αλλά και της ελληνικής Κυβέρνησης στην προσπάθεια να αναπτύξουμε τη γεωργία μας και να διατηρήσουμε την ύπαιθρό μας, είναι να παράγουμε προϊόντα ποιοτικών προδιαγραφών που να μπορούν να είναι ανταγωνιστικά σε συνδυασμό με την προσπάθεια μείωσης του κόστους παραγωγής.

Στόχος μας είναι να επιβάλουμε στο τέλος και πιστεύω ότι θα το καταφέρουμε, να ταυτίσουμε τα ελληνικά προϊόντα με τα ποιοτικά προϊόντα και αυτό να γίνει συνειδηση όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά στην Ευρωπαϊκή Ένωση και σ' ολόκληρο τον κόσμο. Για να γίνει αυτό υπάρχουν δύο οργανισμοί οι οποίοι καταβάλλουν σημαντικές προσπάθειες. Είναι το ΕΘΙΑΓΕ που αναφέρεται στην έρευνα και είναι ο ΟΠΕΓΕΠ ο Οργανισμός που αναφέρεται στην προσπάθεια πιστοποίησης της ποιότητας των προϊόντων.

Το ΕΘΙΑΓΕ μέχρι τώρα έχει κάνει σημαντική προσπάθεια. Και αυτό νομίζω ότι έχει μέχρι τώρα αναγνωριστεί. Αναγνωρίζεται στην Ελλάδα, αναγνωρίζεται και διεθνώς. Δεν αρκεί αυτό.

Είναι γεγονός επίσης ότι η έρευνα, τα ερευνητικά προγράμματα πρέπει να έχουν άμεση σχέση με την παραγωγική διαδικασία. Πρέπει να προσβλέπουν άμεσα στην εφαρμογή τους. Γι' αυτό γίνονται συγκεκριμένες προσπάθειες και σημαντικές προσπάθειες.

Είναι γεγονός επίσης ότι το ΕΘΙΑΓΕ χρειάζεται ανασυγκρότηση, αναδιοργάνωση και αυτό συντελείται και αποκέντρωση των υπηρεσιών και των λειτουργιών του. Και αυτό επίσης γίνεται και μάλιστα θα ολοκληρωθεί μέσα και από την ολοκλήρωση και ψήφιση τελικά του σχεδίου νόμου που υπάρχει από το Υπουργείο Γεωργίας και το οποίο προβλέπει συγκεκριμένες διαδικασίες γι' αυτό.

Το Υπουργείο Γεωργίας κατ' έτος ενισχύει με τέσσερα δισεκατομμύρια περίπου το ΕΘΙΑΓΕ για τη λειτουργία του, τη συντήρησή του κλπ.

Είναι γεγονός ότι το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης δεν θεωρεί ως επιλέξιμες τις δαπάνες για την έρευνα και γι' αυτό προπαθούμε να το αντιμετωπίσουμε. Πρέπει να πω ότι υπάρχουν προγράμματα -ένα διετές πρόγραμμα για το 2001-2002 του Υπουργείου Γεωργίας που ενισχύει τα ερευνητικά προγράμματα του ΕΘΙΑΓΕ, είναι περίπου κόστους ενός δισεκατομμυρίου ετησίως. Και ανάλογο πρόγραμμα ετοιμάζεται και για την επόμενη τριετία για το 2003-2005. Ταυτόχρονα μ' αυτήν την προσπάθεια, τη χρηματοδότηση και το σχέδιο νόμου που ετοιμάζεται, πρέπει να πω ότι υπάρχουν προγράμματα, υπάρχουν δράσεις που συνδέονται με τα επιχειρησιακά προγράμματα και αυτά μπορώ να σας αναφέρω. Είναι π.χ. ο εδαφολογικός χάρτης, είναι η ανάπτυξη πρότυπων μονάδων φυτικής και ζωικής παραγωγής, είναι η τράπεζα γενετικού υλικού, είναι η διασύνδεση όλων των ερευνητικών μονάδων του ΕΘΙΑΓΕ και η δημιουργία μιας βάσεως γνώσεων για τη διάχυση των προβλημάτων της έρευνας, στηριγμένο στην κοινωνία της πληροφορίας 2000 κλπ. Είναι μια προσπάθεια, θεωρώ ιδιαίτερα σημαντική

και πιστεύω ότι θα έχει θετικά αποτελέσματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Η κυρία Ξηροτύρη-Αικατερινάρη, έχει το λόγο.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Κύριε Πρόεδρε, πραγματικά είναι μεγάλες οι ανησυχίες όχι μόνο οι δικές μας αλλά φαίνεται ότι είναι και της Κυβέρνησης όταν στο πρόγραμμά της το επιχειρησιακό μέχρι το 2006 θέτει ως στρατηγικό στόχο την ανάπτυξη του αγροτικού τομέα, είναι όντως στην ανησυχία μας γιατί αυτή η αγροτική πολιτική δεν έχει μέχρι τώρα αναπτυχθεί στο βαθμό που πρέπει, θα λέγαμε μερικές φορές ότι οπισθοχωρεί. Και μία σημαντική παράμετρος γι' αυτήν την ανάπτυξη αποτελεί η έρευνα.

Τα κονδύλια γενικότερα για την έρευνα στη χώρα μας είναι τα χαμηλότερα από τους μέσους δείκτες των ευρωπαϊκών κρατών και η αγροτική έρευνα έχει υστερήσει περισσότερο. Αυτές είναι επίσης διαπιστώσεις όπως αναφέρω και στην ερώτησή μου της οικονομικής και κοινωνικής επιτροπής, αλλά διαπιστώσεις κατά καιρούς και των κομμάτων και δικές μας.

Για το λόγο αυτό, γι' αυτή μας την αγωνία ότι επιτέλους θα πρέπει να υπάρξει και πρόγραμμα αλλά και πόροι για να γίνει ουσιαστική και αποκεντρωμένη έρευνα τη στιγμή που δίνουμε μεγάλη έμφαση στην ποιότητα των προϊόντων και στην ανταγωνιστικότητα των προϊόντων. Ποιότητα και ανταγωνιστικότητα των προϊόντων χωρίς έρευνα αγροτική δεν μπορεί να υπάρξει. Θα μείνει στα ευχολόγια. Γι' αυτό η ερώτησή μου θέλει με σαφήνεια απάντηση για τους πόρους που θα εκταμιεύσει το Υπουργείο Γεωργίας από το Κοινοτικό Πρόγραμμα Στήριξης. Διότι στο πρόγραμμά του αυτό που μας έχει δώσει ενδοχόμενων λόγω της αδυναμίας να εκταμιεύσει πόρους από την Ευρωπαϊκή Ένωση για έρευνα, στο πρόγραμμα, η λέξη έρευνα δεν αναφέρεται πουθενά. Υπάρχουν, όμως, προγράμματα όπως η κοινωνία της πληροφορικής και άλλα προγράμματα στα οποία το Υπουργείο Γεωργίας πρέπει να απαιτήσει τη μεγάλη συμμετοχή του γι' αυτόν τον κύριο τομέα της αγροτικής έρευνας. Όσον αφορά για το ΕΘΙΑΓΕ πράγματι με τα τεσσεράμισι δις που είχε από το 1997 δεν μπορεί να επιτελέσει το έργο του, είναι γεγονός ότι και γι' αυτήν την αναδιάρθρωση που προτείνετε να κάνετε και είναι απαραίτητη, τη στελέχωση, την περιφερειακή ανάπτυξη, τη σύνδεσή του με τους αγρότες, την ενημέρωση των γεωτεχνικών κ.ο.κ. χρειάζονται χρήματα.

Γι' αυτό, κύριε Υπουργέ, περιμένω σαφείς απαντήσεις ποια είναι τα κονδύλια που θα αποκομίσουμε μέχρι το 2001 για την έρευνα, τι πρέπει να γίνει για το ΕΘΙΑΓΕ για να μπορέσει να οργανωθεί και να συγκροτηθεί έτσι και να αποδώσει το έργο του. Είναι θέμα πόρων και όχι μόνο θέμα πολιτικής. Η πολιτική αναφέρεται ως ευχολόγιο, αλλά για να εφαρμοστεί χρειάζονται τα όργανα και οι πόροι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Ο Υφυπουργός κ. Χατζημιχάλης έχει το λόγο.

ΦΩΤΗΣ ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ (Υφυπουργός Γεωργίας): Ανέφερα προηγουμένως τα κονδύλια, τα οποία δαπάνα το Υπουργείο Γεωργίας για τη στήριξη του ΕΘΙΑΓΕ, όπως επίσης και για τα ερευνητικά του προγράμματα. Δεν είναι θέμα μόνο πολιτικής όπως πολύ σωστά αναφέρατε. Είναι και θέμα πόρων. Δεν είναι μόνο θέμα πόρων αλλά είναι και θέμα οργάνωσης του ίδιου του Ιδρύματος.

Γι' αυτό και επαναλαμβάνω ότι το σχέδιο, το οποίο πρόκειται άμεσα να κατατεθεί στη Βουλή, αναφέρεται στην ανασυγκρότηση του ΕΘΙΑΓΕ, στην αποκέντρωσή του, στην αποτελεσματικότερη λειτουργία του και κυρίως στη διασύνδεση της έρευνας, των αποτελεσμάτων των ερευνητικών προγραμμάτων με την εφαρμογή, άρα με την πράξη, με την καθημερινή παραγωγή.

Με αυτόν τον τρόπο θα μπορέσει το ΕΘΙΑΓΕ και οποιοσδήποτε άλλος ερευνητικός οργανισμός να βοηθήσει στην ανταγωνιστικότητα της αγροτικής παραγωγής και στη βελτίωση της ποιότητας των παραγομένων προϊόντων.

Πρέπει ακόμα να πω ότι δεν είναι μόνο τα κονδύλια που το Υπουργείο Γεωργίας διαθέτει, αλλά είναι και οι δυνατότητες του ίδιου του ιδρύματος, μιας και αναφερόμαστε μόνο σ' αυτό και κυρίως σ' αυτό, του ίδιου του ιδρύματος. Να πω ότι υπάρχει σημαντική αύξηση των χρηματικών εισροών για ανταγωνιστικά

ερευνητικά προγράμματα από τρίτους, από ένα κόμμα επτά (1.700.000.000) δις. Το 1997 επειδή αναφερθήκατε σ' αυτήν την ημερομηνία, επειδή αναφερθήκατε σ' αυτήν την ημερομηνία το 2000.

Πρέπει επίσης να σας πω ότι επειδή υπάρχουν και προβλήματα στελέχωσης και προσωπικού, ήδη προσλαμβάνονται πενήντα τρεις νέοι ερευνητές και θα προσληφθεί και ανάλογος αριθμός ειδικών τεχνικών επιστημόνων για να μπορέσουμε να ανταποκριθούμε στις απαιτήσεις της συγκυρίας και της εποχής. Δεν επαρκούν για όσα χρειάζεται ακόμα η έρευνα στον αγροτικό τομέα. Και σ' αυτό, όμως, υπάρχουν συγκεκριμένες προβλέψεις όπως και ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα του Υπουργείου Γεωργίας, το οποίο δυστυχώς δεν έχουμε τη δυνατότητα να αναπτύξουμε σ' αυτήν τη διαδικασία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Θα συζητηθεί η δεύτερη με αριθμό 899/9.5.2001 επίκαιρη ερώτηση του πρώτου κύκλου του Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας κ. Ιωάννη Βαρβιτσιώτη προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, σχετικά με τις πρόσφατες δηλώσεις του Υπουργού Εξωτερικών για άρση των ναρκοπεδίων στον Ελληνικό χώρο κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Βαρβιτσιώτη έχει ως εξής:

«Πρόσφατα ο Υπουργός Εξωτερικών δήλωσε ότι η πρωτοβουλία για άρση των ναρκοπεδίων στον ελληνικό χώρο, δηλαδή στον Έβρο και στα νησιά του Αιγαίου, έγινε ύστερα από συνεννόηση με τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας ικανοποιώντας έτσι μια πάγια επιδίωξη της Τουρκίας. Αγνωστοί, όμως, ο κύριος Υπουργός των Εξωτερικών κάτι που οφείλει να γνωρίζει και ο κύριος Υπουργός Εθνικής Άμυνας, ότι δηλαδή οι νάρκες κατά προσωπικού είναι ένα σοβαρό αμυντικό όπλο των κρατών εκείνων που έχουν απειλούμενο χερσαίο εθνικό χώρο από αντίπαλο που διαθέτει πολυανθρωπότερα πεζοπορικά τμήματα. Και αντί να επιδιώκουμε όχι μόνο τη διατήρηση αλλά και τον εκσυγχρονισμό των ναρκοπεδίων μας και αντί να απορρίπτουμε ασυζητητί όπως άλλωστε μέχρι σήμερα έχουμε πράξη επανειλημμένα, τις τουρκικές προτάσεις για άρση των ναρκοπεδίων, εμφανίζεται η Ελλάδα ως επισπεύδουσα. Είναι αδιανόητο και εθνικά επικίνδυνο μόνοι μας να προτείνουμε μέτρα εναντίον των συμφερόντων μας και επιπλέον να πανηγυρίζουμε γι' αυτά, με δεδομένο ότι αντίστοιχα ναρκοπέδια δεν υπάρχουν στην πλευρά της Τουρκίας και έτσι δεν ισχύει στην περίπτωση αυτή η αρχή της αμοιβαιότητας.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός Εθνικής Άμυνας:

1. Έχει συμφωνήσει για την άρση των ναρκοπεδίων; Ρωτήθηκε για το θέμα αυτό η στρατιωτική ιεραρχία και ποιες είναι οι εισηγήσεις των αρμοδίων επιτελικών οργάνων;

2. Τέλος, στην περίπτωση άρσεως των ναρκοπεδίων πως θα αποκατασταθεί η αμυντική γραμμή των περιοχών;»

Ο κύριος Υπουργός Εθνικής Άμυνας έχει το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, είναι σε όλους μας γνωστό ότι η Ελλάδα υπέγραψε τη Συμφωνία της Οτάβα για την άρση της χρήσης των ναρκών κατά προσωπικού από το Δεκέμβριο του 1997.

Επίσης είναι σε όλους μας γνωστό ότι η Ελλάδα έχει αναπτύξει μια πολιτική σταθεροποίησης, συνεργασίας, ασφάλειας και ειρήνης σε ολόκληρη την περιοχή της Ανατολικής Ευρώπης και αναδεικνύεται -μια και είναι η χώρα που μετέχει στους διεθνείς οργανισμούς ασφάλειας, όπως επίσης και στην Ευρωπαϊκή Ένωση- ο ρόλος της ως μια χώρα που τιμά το Διεθνές Δίκαιο, τα ανθρώπινα δικαιώματα, την προστασία του ανθρώπου, την προστασία του περιβάλλοντος και αυτή την πολιτική επιβεβαίωσαμε με την υπογραφή της συμφωνίας της Οτάβα, συμφωνία για απαγόρευση χρήσης ναρκών κατά προσωπικού.

Βεβαίως δεν έχουμε επικυρώσει ακόμη αυτήν τη συμφωνία και κάναμε δήλωση, όπως γνωρίζετε, ότι μόλις το επιτρέψουν οι συνθήκες θα προχωρήσουμε και στην κύρωση, θέλοντας να εξασφαλίσουμε ότι και στη γύρω περιοχή θα υπάρξει αντίστοιχη συμπεριφορά και πολιτική επιλογή από τη μεριά των γειτόνων μας να αποδεχθούν τις δεσμεύσεις και τους όρους της Συμφωνίας της Οτάβα. Η Συμφωνία της Οτάβα, όπως ξέρετε, προβλέπει την καταστροφή και των ναρκών που είναι σε απο-

θήκευση, αλλά και των ναρκοπεδίων μέσα σε ένα τακτικό χρονικό διάστημα δέκα, δεκαπέντε, είκοσι χρόνια. Ως εκ τούτου εμείς έχουμε την πρόθεση να προχωρήσουμε στην κύρωση από τη Βουλή της Συμφωνίας της Οτάβα στο βαθμό που υπάρξει αντίστοιχη κίνηση και από τα άλλα κράτη-μέλη.

Με βάση αυτήν την πολιτική μας εμείς έχουμε ξεκινήσει ήδη αποναρκοθέτηση των συνόρων μας απέναντι στην Αλβανία, στα Σκόπια και στη Βουλγαρία και έμεινε το θέμα με την Τουρκία όπου, όπως ξέρετε, υπάρχει αμυντική υποχρέωση και ευθύνη από τη μεριά μας στον Έβρο έναντι των επιθετικών σχεδίων της Τουρκίας. Και βέβαια η Τουρκία έχει κι εκείνη την ευθύνη να διαμορφώσει τις δικές της αμυντικές στρατηγικές και αξιοποιήσεις όπως εκείνη νομίζει, λαμβάνοντας βέβαια υπόψη ότι κυρίως ο χώρος του Έβρου δεν προσφέρεται για άμυνα από την πλευρά της Τουρκίας αλλά περισσότερο για επιθετικούς σκοπούς.

Με βάση όλα αυτά τα δεδομένα είμαστε σε θέση και προτείνουμε πριν από ένα χρόνο περίπου σε συζήτηση που είχαμε με τον Τούρκο Υπουργό Αμύνης τον κ. Τσακμάκογλου, να προχωρήσουμε σε μια προσέγγιση των όρων της Συμφωνίας της Οτάβα, ώστε οι δύο χώρες να μπορέσουν να προχωρήσουν στην υπογραφή και ενεργοποίηση αυτής της συμφωνίας, προχωρώντας βέβαια και στην καταστροφή των ναρκών κατά προσωπικού, όχι βέβαια σε διμερή βάση όπως πρότεινε σε κάποια στιγμή ο κ. Τζέμ ούτε ως συμβολική κίνηση, αλλά ως μια πλήρη συμμόρφωση με τους όρους της Συμφωνίας της Οτάβα για όλη την επικράτεια και για την Τουρκία και για την Ελλάδα. Η Ελλάδα το έχει ήδη πράξει υπογράφοντας τη σύμβαση. Μένει η κύρωση. Αυτή, λοιπόν, είμαστε σε θέση να την πραγματοποιήσουμε στο βαθμό και ανεξάρτητα του γεγονότος τι θα κάνει η Τουρκία. Και με βάση αυτήν την επιλογή προτείνουμε, όπως ρώτησε ο κ. Βαρβιτσιώτης, να υπάρξει εφαρμογή της πρότασης και της επιλογής μας να προχωρήσουμε στην υπογραφή, στην κύρωση της Συμφωνίας της Οτάβα και με τη δημιουργία μέτρων οικοδόμησης εμπιστοσύνης αμοιβαία με την Τουρκία. Αυτό είναι ίσως θέμα διαπραγμάτευσης στα πλαίσια του ΝΑΤΟ. Ελπίζουμε ότι η Τουρκία θα αντιληφθεί τη σημασία αυτής της επιλογής. Εμείς μπορούμε να εγγυηθούμε την εξασφάλιση της αμυντικής μας ικανότητας με την εφαρμογή, της Συμφωνίας της Οτάβα, χωρίς να δημιουργείται κανένα πρόβλημα ούτε στην αμυντική μας ικανότητα ούτε στα απαραίτητα προληπτικά μέτρα που πρέπει να λάβουμε έναντι κάθε κινδύνου στην περιοχή μας. Αυτά, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Ο κ. Βαρβιτσιώτης έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ : Κύριε Πρόεδρε, επιβεβαιώθηκαν πλήρως οι φόβοι μου σήμερα με την τοποθέτηση του κυρίου Υπουργού Εθνικής Αμύνης.

Όπως ξέρετε όλοι μας, τα ναρκοπέδια με νάρκες κατά προσωπικού είναι ένα κατεξοχήν αμυντικό όπλο και το χρησιμοποιούν εκείνες οι χώρες οι οποίες απειλούνται από άλλες χώρες που έχουν πολυαριθμότερα πεζικά τμήματα. Είναι η περίπτωση της Ελλάδας. Και γι αυτό ορθώς εδώ και πολλά χρόνια έχει ναρκοθετηθεί η περιοχή του Έβρου με νάρκες κατά προσωπικού.

Τέτοιο κίνδυνο δεν διατρέχει η Τουρκία και γι' αυτό δεν έχει από την άλλη πλευρά ναρκοπέδια. Ο κίνδυνος είναι μόνο για την Ελλάδα. Και βεβαίως έχει υπογραφεί η Συνθήκη της Οτάβα εκ μέρους της Ελλάδας, όχι εκ μέρους της Τουρκίας. Αλλά δεν έχει ακόμα επικυρωθεί από την ελληνική Βουλή.

Εκείνο που μου γέννησε την απορία και με έκανε να καταθέσω την ερώτηση είναι ότι ο κύριος Υπουργός σε συνέντευξή του στη Χουριέτ, την παραμονή της Εθνικής Επετείου στις 23 Μαρτίου, αναφέρει ότι έχει μειωθεί η τουρκική απειλή και προτείνει στην τουρκική πλευρά να αφαιρεθούν οι νάρκες από την περιοχή του Έβρου.

Κύριε Πρόεδρε, όπως αντιλαμβάνεστε το θέμα είναι τεράστιο και φοβάμαι ότι αυτή η πρωτοβουλία των Υπουργών Εξωτερικών και Εθνικής Άμυνας έχει αναληφθεί χωρίς να έχει ζητηθεί η γνώμη της στρατιωτικής ιεραρχίας. Διότι είναι αδιανόητο να λέμε ότι θα άρουμε τις νάρκες, θα αχρηστεύσουμε το ναρκοπέδιο στον Έβρο, όταν η Τουρκία δεν έχει από την πλευρά της

αντίστοιχο ναρκοπέδιο και όταν η Τουρκία με δηλώσεις του κ. Τζεμ Λέει ότι «και αν ακόμα υπογράφει η Συνθήκη της Οτάβα δεν θα αφαιρεθούν τα τουρκικά ναρκοπεδία στα σύνορα με το Ιράκ και το Ιράν». Πρόκειται περί μιας μονομερούς παραχωρήσεως, η οποία είναι αδιανόητη, η οποία είναι εθνικά βλαπτική, η οποία θίγει, εθνικά μας συμφέροντα.

Γι' αυτό άλλωστε η Τουρκία επανειλημμένα είχε επιχειρήσει να προβάλλει αυτό το θέμα. Και επανειλημμένα η ελληνική Κυβέρνηση, οι ελληνικές κυβερνήσεις όλων των κομμάτων το είχαν απορρίψει. Σήμερα, με την πολιτική η οποία ακολουθείται, φοβάμαι ότι και αυτό το εθνικό θέμα θα δοθεί ως αντάλλαγμα δήθεν καλής σχέσεως με την Τουρκία, η οποία εξακολουθεί αμετακίνητα να έχει τις εθνικές της βλέψεις εναντίον της Ελλάδας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Ο κ. Τσοχατζόπουλος έχει το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Θα ήθελα να καθησυχάσω τον κύριο συνάδελφο σχετικά με τις ανησυχίες του για την επάρκεια της αμυντικής ικανότητας της χώρας μας στα ελληνοτουρκικά σύνορα πρώτον διότι τα αντιαρματικά ναρκοπεδία δεν επηρεάζονται σε τίποτα και παραμένουν βεβαίως...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Υπουργέ, ξέρετε ότι αντιαρματικά ναρκοπεδία και νάρκες κατά προσωπικού συνδέονται μεταξύ τους.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Ένα λεπτό, αφήστε με να μιλήσω. Τα αντιαρματικά ναρκοπεδία δεν επηρεάζονται από τη Συμφωνία της Οτάβα. Είναι αυτά που κατ' εξοχήν εξασφαλίζουν την άμυνα μας έναντι επιθέσεων δι' αρμάτων. Και θα συμφωνήσετε μαζί μου, κύριε συνάδελφε, ότι στη σύγχρονη εποχή πλέον τμήματα πεζικού, τα οποία κινούνται με τα πόδια, δεν υπάρχουν γιατί σήμερα όλοι κινούνται μέσα από τεθωρακισμένα οχήματα μεταφοράς προσωπικού.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Για την Τουρκία δεν ισχύει αυτό.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Ισχύει και για την Τουρκία και για όλον τον κόσμο. Για την Τουρκία δεν ισχύει; Μα τι λέτε τώρα; Η Τουρκία έχει τρεις χιλιάδες ΤΟΜΑ, τα οποία χρησιμοποιεί γι' αυτήν τη δουλειά. Έχει το μεγαλύτερο αριθμό σε Μ113 τεθωρακισμένα οχήματα μεταφοράς προσωπικού από την Αμερική. Δηλαδή πέντε φορές πάνω απ' ό,τι έχουμε εμείς. Πέντε, οκτώ φορές επάνω. Ας μην πάμε όμως σ' αυτήν την κουβέντα. Θα χάσουμε το χρόνο μας.

Δεν υπάρχει, λοιπόν, θέμα όσον αφορά στην άμυνα της χώρας διότι τα αντιαρματικά ναρκοπεδία παραμένουν ανεπηρέαστα. Οι νάρκες κατά προσωπικού έχουν μία έντονα ανθρωπιστική σημασία πρώτον διότι σκοτώνονται καθημερινά άνθρωποι. Και υπάρχουν, κύριε Βαρβιτσιώτη, και από τη μεριά της Τουρκίας ναρκοπεδία. Γι' αυτό να είστε βέβαιοι. Και νάρκες κατά προσωπικού, διότι κι εκείνοι ναρκοθετούν συγκεκριμένες περιοχές για λόγους άλλους απ' αυτούς που έχουμε εμείς και διότι θέλουν να ελέγξουν τις εισόδους και εξόδους τόσο των λαθρεμπόρων όσο βέβαια πιθανής κατασκοπείας ή οτιδήποτε άλλο.

Επομένως το θέμα της υποχρεωτικής δέσμευσης για την Τουρκία να άρει τα ναρκοπεδία κατά προσωπικού είναι μια θετική εξέλιξη, δημιουργεί περισσότερη ασφάλεια. Φυσικά δεν μπορεί να είναι μονομερής, δεν μπορεί να είναι επιλεκτικά όπου νομίζει κανείς διότι εάν υπογράψεις τη Συμφωνία της Οτάβα σε υποχρεώνει στο σύνολο της επικράτειάς σου όχι μόνο να μην έχεις νάρκες, αλλά να καταστρέψεις και τα αποθέματα σε δώδεκα με δεκαπέντε χρόνια των όποιων ναρκών κατά προσωπικού. Άρα δεν μπορεί να πει η Τουρκία ότι «εγώ υπογράφω τη Συμφωνία της Οτάβα και θα τα έχω άρει μεν στον Έβρο, αλλά θα τα κρατήσω σε οποιαδήποτε άλλη περιοχή».

Επομένως αυτό θα εξαρτηθεί από τη θετική πρόταση της Ελλάδας να γίνει αποδεκτή η Συμφωνία της Οτάβα και από τις δύο χώρες. Είναι μια θετική εξέλιξη που επιβεβαιώνει το ρόλο και το χαρακτήρα της πολιτικής μας. Το εάν μπορέσει τελικά η Τουρκία να το αποδεχθεί θα εξαρτηθεί από τις δικές της επιλο-

γές. Εάν το μπορέσει, νομίζω ότι είναι μια επιτυχία διότι θα μπορέσουμε μ' αυτόν τον τρόπο να διασφαλίσουμε την ασφάλεια ανθρώπων, πολιτών κάθε εθνότητας που σταθερά διέρχονται τα σύνορα των δύο χωρών έναντι του κινδύνου να χάσουν τη ζωή τους.

Αυτά, κύριε Πρόεδρε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Εθνική επιτυχία πάντως δεν είναι. Είναι εθνική συμφορά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτόνας): Κύριε Βαρβιτσιώτη, σας παρακαλώ.

Επόμενη είναι η με αριθμό 893/9-5-2001 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, κ. Ορέστη Κολοζώφ, προς τους Υπουργούς Εξωτερικών, Εθνικής Άμυνας, σχετικώς με τις θέσεις της Κυβέρνησης στην υλοποίηση, από πλευράς των Ηνωμένων Πολιτειών, του «Εθνικού Αντιπυραυλικού Συστήματος» κλπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Κολοζώφ έχει ως εξής:

«Την 1^η Μάη 2001 ο Πρόεδρος των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής Μπους εξήγγειλε επίσημα την υλοποίηση του προγράμματος γνωστού ως «Εθνικό Αντιπυραυλικό Σύστημα» (NMD) των Η.Π.Α.

Με δεδομένο ότι η υλοποίηση ενός τέτοιου προγράμματος προϋποθέτει την παραβίαση της συμφωνίας του 1972 για τους ΕΣΣΔ και η οποία απαγόρευε την ανάπτυξη τέτοιων συστημάτων.

Με δεδομένη την εκφρασμένη ανησυχία πολλών κυβερνήσεων όπως της Ρώσικης Ομοσπονδίας, της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας αλλά και χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ότι η υλοποίηση αυτού του Εθνικού Αντιπυραυλικού Συστήματος, του NMD, των ΗΠΑ θα προκαλούσε μια δραματική αλλαγή στην παγκόσμια ισορροπία μεταξύ των δυνάμεων και θα οδηγούσε πιθανά σε έναν νέο ξέφρενο γύρο εξοπλισμών.

Και τέλος, με αφορμή τις διπλωματικές πρωτοβουλίες που αναλαμβάνουν οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής ώστε να πείσουν τις κυβερνήσεις των χωρών μελών του ΝΑΤΟ, της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και άλλων χωρών όπως η Νότιος Κορέα και η Ινδία να μην αντιδράσουν αλλά να συμμετέχουν στην υλοποίηση αυτού του προγράμματος, του NMD.

Ερωτάται η Κυβέρνηση για τη θέση της απέναντι στη συμφωνία ABM για τους αντιβαλλιστικούς πυραύλους του 1972 και τι στάση θα κρατήσει απέναντι στο Εθνικό Αντιπυραυλικό Σύστημα, στο πρόγραμμα NMD, των ΗΠΑ και τον κίνδυνο πυροδότησης μιας νέας κούρσας εξοπλισμών».

Ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας, κ. Τσοχατζόπουλος, έχει το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Κύριε Πρόεδρε, κύριες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό θέμα αυτό που ο συνάδελφος, κ. Κολοζώφ, με την ερώτησή του θέτει. Αφορά όχι μόνο τους Έλληνες, αλλά όλον τον κόσμο, όλους τους λαούς της Ευρώπης παγκόσμια, διότι με την επιλογή της νέας κυβέρνησης των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής μπαίνει σε αμφισβήτηση το παγκόσμιο σύστημα ισορροπίας μεταξύ των χωρών που έχουν πυρηνικά όπλα και βέβαια ουσιαστικά τίθεται σε αμφισβήτηση η βασική συμφωνία του 1972, η γνωστή ως ABM, συμφωνία περιορισμού και ελέγχου του αριθμού των πυρηνικών όπλων, πάνω στην οποία στηρίχθηκε η ειρήνη και η αμοιβαία αποτροπή εδών και πολλές δεκαετίες μεταξύ Ανατολής και Δύσης.

Επομένως, είναι ένα θέμα που μας αφορά όλους.

Η θέση της Ελληνικής Κυβέρνησης διατυπώθηκε στις αρχές της χρονιάς και λέει ότι δεν μπορούμε να δεχθούμε αλλαγή ή ακύρωση της ABM συμφωνίας διότι με αυτόν τον τρόπο μπαίνει πλέον μία νέα κούρσα εξοπλισμών σε κίνηση, η οποία θα είναι αναγκαία στο βαθμό που θα εξασφαλισθεί το άρρωτο μιας χώρας, -στην προκειμένη περίπτωση οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, εάν αναπτύξουν αυτό το σύστημα- και η αδυναμία των άλλων χωρών πλέον να στηριχθούν στην εναπομένουσα συμφωνία περιορισμού των πυρηνικών όπλων.

Για το λόγο αυτό ήμασταν αντίθετοι στη μονομερή προώθηση μιας πολιτικής αντιπυραυλικής προστασίας από τη μεριά

των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής.

Ζητήσαμε, τόσο στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσο στο πλαίσιο του NATO -και πρόσφατα μάλιστα στη Σύνοδο Ασφάλειας του Μονάχου όπου ήταν και εκπρόσωποι των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, της Ευρωπαϊκής Ένωσης κλπ.- να υπάρξει ένα άνοιγμα αυτής της νέας πρόσβασης προς αυτήν την τεχνολογία της αντιπυραυλικής προστασίας σε όλα τα κράτη, έτσι ώστε τόσο τα ευρωπαϊκά κράτη όσο όμως και η Ρωσία, η Κίνα, οι Ινδίες, να μπορέσουν να έχουν πρόσβαση ώστε να κινηθούμε μεν σ' ένα νέο επίπεδο τεχνολογικής εξέλιξης, το οποίο όμως να εξασφαλίζει προστασία για όλα τα κράτη, αντίστοιχη και ανάλογη αυτής, την οποία διαμόρφωσε η Συνθήκη ABM του 1972.

Είναι αδιανόητο για μας να σκέφτεται ο οποιοσδήποτε ότι μπορεί να αναρτήσει μια βασική συμφωνία που εγγυήθηκε την ειρήνη στον κόσμο και να μην προτείνει στη θέση της κάποιο άλλο σύστημα παγκόσμιας εμβέλειας, το οποίο θα εξασφαλίζει την ίδια προστασία.

Γι' αυτόν το λόγο χαιρόμαστε, διότι πρόσφατα ο Πρόεδρος Μπους στην ομιλία του πριν μερικές ημέρες έκανε σαφές ότι είναι διατεθειμένοι να ανοίξουν διάλογο και συνεργασία, τόσο με τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο όμως και με τη Ρωσία, την Ινδία, την Κίνα και άλλες χώρες, ώστε να μπορέσει να υπάρξει μια συνεργασία για τη διαμόρφωση αυτού του νέου αντιπυραυλικού αμυντικού συστήματος.

Σε μια τέτοια εξέλιξη όπως καταλαβαίνετε, δεν έχουμε αντίρρηση γιατί είναι κατ' αρχήν θετικό. Βέβαια κρατούμε τους ενδοιασμούς μας, διότι το πέρασμα σε μια νέα, τετάρτη γενιάς πια, τεχνολογία στο θέμα της αντιπυραυλικής προστασίας καταλαβαίνετε ότι θα έχει ένα τεράστιο κόστος. Εδώ πρόκειται να επενδυθούν μόνο από την μεριά των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής απ' ό,τι φαίνεται, εξήντα δισεκατομμύρια δολάρια τα επόμενα δέκα χρόνια. Και καταλαβαίνετε ότι η συμμετοχή σ' ένα τέτοιο κόστος ακόμα και των ευρωπαϊκών ισχυρών χωρών θα είναι προβληματική, πόσο μάλλον για μικρές χώρες όπως η Ελλάδα. Γι' αυτό ακριβώς πρέπει επί του θέματος αυτού να υπάρξει συζήτηση, να υπάρξει πλατύς διάλογος.

Μόνο εάν εξασφαλιστεί η συμμετοχή όλων σε μια τέτοια νέα τεχνολογία, που θα εγγυηθεί την προστασία, έχει νόημα να υποστηριχθεί ή να προωθηθεί. Βέβαια οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής έχουν κάνει σαφή την απειλή ότι θα το προωθήσουν.

Το θέμα, λοιπόν, είναι ότι εμείς ζητούμε να υπάρξει η ευρύτατη συνεργασία και η συμμετοχή όλων των χωρών, ώστε από ένα εθνικό σύστημα αντιπυραυλικής προστασίας που αρχικά ήθελαν να προωθήσουν οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, να προωθηθεί ένα αντιπυραυλικό σύστημα προστασίας παγκόσμιας εμβέλειας και παγκόσμιας συμμετοχής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεφύνας): Ο κ. Κολοζώφ έχει το λόγο.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Κύριε Πρόεδρε, με αφήνει λίγο σκεπτικό η λογική με την οποία προσεγγίζει το θέμα η Κυβέρνηση.

Κατ' αρχήν, θα πρέπει να ξεκαθαρίσουμε ότι το ζήτημα μιας άμυνας, έστω και σε τέτοιο ψηλό επίπεδο, σημαίνει ότι παίρνω τα μέτρα μου για να αμυνθώ από κάποιον εχθρό. Και επομένως το να προγραμματίζουμε ένα σύστημα συνολικής παγκόσμιας άμυνας με ένα τέτοιο άλμα και σε έξοδα και σε τεχνολογία, δεν μπορεί κανένας να καταλάβει, για να αντιμετωπίσει, ποιον εχθρό; Θα μπορούσε να μη γίνει καθόλου.

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

Οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής το θέλουν για τους δικούς τους λόγους και πιέζουν να πάει προς αυτήν την κατεύθυνση, είτε από μόνοι τους είτε σε συνεργασία με άλλους.

Θα ήταν καλό η ελληνική Κυβέρνηση να αντιπαχθεί σε μια τέτοια προοπτική γιατί θα ήταν πολύ καλύτερο να δοθεί μια ώθηση στις νέες τεχνολογίες, όμως σε άλλους τομείς και όχι στους εξοπλισμούς.

Αυτά τα δισεκατομμύρια δολάρια που θα ξοδέψουν όλες οι χώρες του κόσμου και που φυσικά θα πέσουν στις πλάτες των λαών, όλα αυτά τα δισεκατομμύρια που τελικά θα στερηθούν εκατομμύρια άνθρωποι οι οποίοι ζουν σήμερα στη φτώχεια και

την υπανάπτυξη, θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν σε άλλη κατεύθυνση για να βοηθήσουν την ανάπτυξη στον πλανήτη μας.

Γι' αυτό μ' αφήνει κάπως σκεπτικό αυτή η προσέγγιση. Δηλαδή συμφωνούμε, εφόσον πάει προς την κατεύθυνση να μπουν στο σύστημα και οι Ρώσοι και οι Κινέζοι και οι Ευρωπαίοι και όλοι, για να φτιάξουμε ένα τέτοιο σύστημα.

Εμείς είμαστε αντίθετοι. Εμείς θ' ανοίξουμε ένα μέτωπο για να μην προχωρήσει αυτή η ιδέα, να μη ζυμώνεται αυτή η ιδέα μέσα στους λαούς του κόσμου. Αυτός είναι ένας κακός δρόμος. Η πυρηνική εποχή θα χωριά μπροστά στη νέα κατάσταση που θα δημιουργηθεί, αν πάμε προς την κατεύθυνση υλοποίησης ενός τέτοιου προγράμματος, που ασφαλώς θα δώσει ένα άλμα στους εξοπλισμούς και που δεν θα καταλήξει σ' ένα μόνο σύστημα, αλλά σε δύο αν όχι σε τρία, όπως έγινε και με τα πυρηνικά όπλα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο για δύο λεπτά να δευτερολογήσει.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Κύριε συνάδελφε, θα ήμουν απόλυτα σύμφωνος μαζί σας όπως άλλωστε το έχω πει, να παραμείνουμε στην ισχύ της Συνθήκης του '72 της ABM και να περιοριστούμε στην ασφάλεια που προσφέρει η Συνθήκη αυτή διά του αμοιβαίου ελέγχου των πυρηνικών αποθεμάτων όλων των χωρών του κόσμου.

Δυστυχώς, όμως, η Ελλάδα μόνη της δεν μπορεί να το επιβάλει αυτό. Αν μπορούσαμε ή αν εξαρτάτο από εμάς, θα ήταν θαυμάσια τα πράγματα. Από τη στιγμή, λοιπόν, που υπάρξει μία εξέλιξη, εμείς θέλουμε αυτή η εξέλιξη να μην έχει μονομερή χαρακτήρα, διότι θα θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια όλων των χωρών του κόσμου, της Ευρώπης, της Ασίας.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Ας δηλώσουμε τη θέλησή μας. Παλέψτε το αυτό.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εθνικής Άμυνας): Τη θέλησή μας τη δηλώσαμε εμείς, το είπαμε, θέλουμε να παραμείνει η IBM. Από τη στιγμή όμως που δεν προχωρήσει κάτι, εμείς θα θέλαμε αυτό να μην είναι έξω από τη δυνατότητα συμμετοχής όλων των χωρών, διότι συνεπείς με την υποστήριξη στην αρχή της ABM, λέμε εάν προκύψει κάτι καινούριο υψηλότερης τεχνολογίας, αυτό πρέπει να είναι προς βέβαιον και να υπηρετεί τα συμφέροντα, για να είναι πράγματι ένα παγκόσμιο σύστημα ασφάλειας για όλους και όχι μονομερώς για μία χώρα. Αυτή είναι η βασική μας διαφορά, την οποία εμείς καταθέτουμε. Βεβαίως, όπως σας είπα, υπάρχουν πάρα πολλές προϋποθέσεις. Το γεγονός όμως ότι ήδη ξεκινάει διάλογος και από τη μεριά της Ρωσίας, όπως δήλωσε ο Πρόεδρος Πούτιν, αλλά και από άλλες ευρωπαϊκές χώρες και χώρες της Ασίας με τις ΗΠΑ, για να δουν αν και κατά πόσον υπάρχει δυνατότητα διαμόρφωσης αυτού του ευρύτερης εμβέλειας συστήματος, δείχνει ότι αυτή η εξέλιξη πρέπει να μας προβληματίσει, πρέπει να τη λάβουμε υπόψη μας, πρέπει να τη σκεφτούμε πάρα πολύ καλά και στα μέτρα των δυνατοτήτων μας να κάνουμε τις δικές μας επιλογές.

Νομίζω, ότι εμείς έχουμε υποχρέωση να υποστηρίξουμε ότι η ισχύουσα συνθήκη και ο έλεγχος των πυρηνικών όπλων είναι αναγκαίος και είναι βασικό αυτό. Αλίμονο αν αφήσουμε πάλι να αρχίσει ένας ανταγωνισμός στα πυρηνικά όπλα σε παγκόσμιο επίπεδο και θα ανοίξει αν κάποια χώρα μονομερώς δημιουργήσει ένα δικό της σύστημα αντιπαραβλητικής προστασίας. Θέλουμε αυτό να το αποφύγουμε.

Το δεύτερο είναι, στο βαθμό που θα υπάρξει μία ευρύτερης εμβέλειας παγκόσμια συμμετοχή, εξέλιξη η οποία θα ικανοποιήσει τους όρους ασφάλειας όλων των χωρών, είναι μία προοπτική που τη βλέπουμε και θα τη συζητήσουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Υπουργέ, ούτως ή άλλως την επόμενη Παρασκευή θα έχετε όλο το χρόνο να συζητήσετε αυτά τα θέματα στην επερώτηση, που έχουν καταθέσει συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας.

ΟΡΕΣΤΗΣ ΚΟΛΟΖΩΦ: Θα επωφεληθούμε κι εμείς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Θα επωφεληθείτε κι εσείς.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ-ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΟΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός

Εθνικής Άμυνας: Θα συνεχίσουμε τότε τη συζήτηση. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ούτως ή άλλως

αυτά τα θέματα ενδιαφέρουν όλο το Κοινοβούλιο και το πανελλήνιο.

Έχει περαιωθεί η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη των

ΕΠΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Θα συζητηθεί η υπ' αριθμόν 46/29.1.2001 επερώτηση, που υπογράφουν οι Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας κύριοι Α. Παπαληγούρας, Μ. Κόλλια-Τσαρουχά, Ν. Αγγελόπουλος, Α. Χειμάρης, Μ. Σαλμάς, Ε. Στυλιανίδης, Χ. Ζώης και Σ. Καλογιάννης, σχετικά με την ασφάλεια σε όλα τα μέσα μεταφοράς, αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Από τη Νέα Δημοκρατία ορίζεται Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο κ. Αναστάσης Παπαληγούρας.

Από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας ορίζεται Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο κ. Παναγιώτης Κοσιώνης.

Με επιστολή του ο κ. Κωνσταντόπουλος ορίζει Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπο του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου την κα Ασημίνα Ξηροτύρη-Αικατερινάρη.

Κύριε Βούλγαρη, εμείς πάλι δεν θα είμαστε στο συνέδριο της νεολαίας του ΠΑΣΟΚ;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Έχουμε άλλα καθήκοντα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Η κα Μαρία Κόλλια-Τσαρουχά έχει το λόγο για είκοσι λεπτά, για να πρωτολογήσει επί της επερωτήσεως.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, στη σημερινή συζήτηση μία σειρά από ερωτήματα ζητούν εναγωνίως απάντηση. Και το πρώτο ερώτημα που τίθεται, είναι αν το επίπεδο ασφάλειας στα διάφορα μέσα μεταφοράς είναι τέτοιο, που θα επέτρεπε στους πολίτες να μην ανησυχούν και δεύτερον αν οι οικονομικά διαλυμένοι φορείς, που είναι υπεύθυνοι για τις μεταφορές στη χώρα μας είναι η αιτία που κατά τους τελευταίους μήνες πολλαπλασιάζονται τα ατυχήματα σε όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Ή καλύτερα αν το θέταμε λίγο διαφορετικά, η ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών προς τους πολίτες διασφαλίζει την ασφάλειά τους και ικανοποιεί το αίτημα δικαίου τους για τις θυσίες που έχουν υποστεί τα τελευταία χρόνια;

Εμείς, η Νέα Δημοκρατία, πιστεύουμε ότι πίσω από τα μειλίκια βλέμματα, τις θερμές χειραψίες και τα τηλεοπτικά χαμόγελα που χαρίζουν οι πρωτοκλασάτοι της Κυβέρνησης, σε εγχώριες και διεθνείς εκδηλώσεις, σε τελετές, απονομές και συμφωνίες, μαζί με τις χαριτόλογες διαθέσεις και τους διθυραμβικούς λόγους τους καθώς και την εικόνα αγαλλίασης και μακαριότητας που η Κυβέρνηση προσπαθεί να επιβάλει στον ελληνικό λαό, η εικόνα της πατρίδας μας στο επίπεδο ασφάλειας συνεχώς επιδεινώνεται. Η ανασφάλεια που νιώθουν όλοι οι μετακινούμενοι πολίτες με οποιοδήποτε μέσο μεταφοράς ολοένα και μεγαλώνει. Η αναφορά και μόνο στα τελευταία τραγικά δυστυχήματα θα αποκάλυπτε για μια ακόμη φορά αυτό που κάποιοι υποψιάζονται και δυστυχώς κάποιοι άλλοι αρνούνται να πιστέψουν ή να παραδεχθούν, ότι δηλαδή δεν φαίνεται να υπάρχει από την πλευρά της πολιτείας όραμα για την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών προς τον πολίτη σε ό,τι έχει σχέση με τη μεταφορά του, ότι απουσιάζει από τον τόπο μας ο μακροχρόνιος σχεδιασμός που θα έχει γνώμονα τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και της θέσης της χώρας μας στον 21^ο αιώνα.

Η μακροχρόνια παραμονή της Κυβέρνησης στην εξουσία έχει αυξήσει επικίνδυνα τα εξουσιαστικά πάρτι, την αλαζονεία και τον κομματισμό. Η Κυβέρνηση περιορισμένη στο στενό πυρήνα μιας διαχειριστικής πολιτικής εξουσίας και πόρων απομακρύνεται ολοένα και περισσότερο από την ευρύτερη κοινωνία, το λαό και τις ανάγκες του, γεγονός που αποδεικνύεται από τη στάση της Κυβέρνησης και στο ναυάγιο του ΣΑΜΙΝΑ, που θρηνήσαμε ογδόντα και πλέον νεκρούς, όπου η κυβερνητική αντίδραση δεν ήταν ισοδύναμη της αναδοχής των ευθυνών της, αλλά της μεταπίσης αυτών.

Η πάγια τακτική της Κυβέρνησης, να επιχειρεί με τη φραστική έκφραση οργής και το ευκαιριακό επιτιμητικό της λόγο να

μετατοπίσει αποπροσανατολιστικά τις ευθύνες από τους πολιτικά υπεύθυνους στα εκτελεστικά όργανα και σε δευτερεύοντα γεγονότα, οι υποκριτικές της ομολογίες για τη γενικότερη κακή κατάσταση και όχι ομολογία για τις ευθύνες της, κρύβονται πίσω από μια σειρά νέων δεσμεύσεων για την εξυγίανση δόθεν από τα δεινά που η ίδια δημιούργησε. Πάντα καλυπτόμενοι από τη γνωστή τακτική του διαχωρισμού Πρωθυπουργός, πρώην και νυν Υπουργοί, συμπεριφέρονταν και συμπεριφέρονται σαν να πρόκειται για Πρωθυπουργό και Υπουργούς άλλης κυβέρνησης, μιας άλλης χώρας.

Ήταν φυσικό επακόλουθο από μια κυβέρνηση που συνεχώς εθελουφεί να απορρίψει την πρόταση της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, της Νέας Δημοκρατίας, της πρότασής μας, για σύσταση εξεταστικής των πραγμάτων επιτροπής, σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας σε εκείνο το τραγικό γεγονός του «ΣΑΜΙΝΑ».

Η οδική ασφάλεια από την άλλη, αποτελεί πια όρο κατ' ευφημισμό. Οι κυβερνητικές προσπάθειες στον τομέα αυτό εξαντλούνται σε διϋπουργικές συναντήσεις και εξαγγελίες μελλοντικών δράσεων. Τα Υπουργεία Δημόσιας Τάξης, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Εθνικής Οικονομίας, ΠΕΧΩΔΕ και Υγείας Πρόνοιας, συνεχώς συσκέπτονται, την ίδια ώρα που οι δείκτες των ατυχημάτων σε ετήσιο επίπεδο εξακολουθούν να είναι δραματικοί, προφανώς γιατί η οδική ασφάλεια δεν εξυπηρετείται με ανακοινώσεις για μέτρα όταν λείπει συντονισμένη αξιοποίηση όλων των κατά καιρούς μελετών και προτάσεων των ειδικών.

Εδώ και αρκετά χρόνια η τροχαία καταβάλλει σημαντικές προσπάθειες για να καταγράψει συνεχώς όλα τα επικίνδυνα σημεία όλου του οδικού δικτύου. Εμπειριστατωμένη οδική μελέτη της τροχαίας είχε μάλιστα αποσταλεί το 1999 προς όλα τα συναρμόδια Υπουργεία από τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης στον τότε Υφυπουργό ΠΕΧΩΔΕ και σήμερα Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Βερελή. Η μελέτη τότε επεσώμει όλα τα επικίνδυνα σημεία του οδικού δικτύου στην Αττική αποδίδοντας ιδιαίτερη σημασία σε εκατό κύρια σημεία.

Ίσως, αγαπητοί συνάδελφοι, μια επίσκεψη στην ειδική σελίδα του διαδικτύου της τροχαίας πείσει και τον πιο άπιστο από μας για το κατά πόσο αξιοποιήθηκε αυτή η μελέτη.

Κανείς εύκολα μπορεί να διαπιστώσει, αναλύοντας τους πίνακες, την αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων στην Αττική και δυστυχώς και όχι μόνο.

Το τραγικό όμως έγκειται στην ολιγωρία της Κυβέρνησης να αξιοποιήσει την επιστημονική εμπειρία, καθώς τίποτε δεν πράττει για να βελτιώσει την κατάσταση του οδικού δικτύου, στα σημεία εκείνα που η κατ' εξοχήν αρμόδια υπηρεσία, η Τροχαία, επισημαίνει τον κίνδυνο.

Η ολιγωρία αυτή, αγαπητοί συνάδελφοι, στοιχίζει ανθρώπινες ζωές και οι ανθρώπινες ζωές, δεν μπορούν να κοστολογηθούν. Ο αριθμός των νεκρών σε ετήσια βάση ξεπερνά τους δύο χιλιάδες. Ο αριθμός των τραυματιών ξεπερνά τις τριάντα χιλιάδες, ενώ ο αριθμός των ατυχημάτων πλησιάζει τις τριάντα χιλιάδες, χωρίς να διαφαίνεται καμία τάση προσέγγισης στους αντίστοιχους μέσους δείκτες των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι τελευταίοι κυμαίνονται στο 35% των αντίστοιχων ελληνικών δεδομένων.

Είναι προφανής η έλλειψη οποιασδήποτε στρατηγικής για την αντιμετώπιση του προβλήματος της οδικής ασφάλειας και απογοητευτική η εγκατάλειψη της συντήρησης του οδικού δικτύου. Έτσι, μένει μόνο η εγκληματική αδράνεια της πολιτείας, γιατί η οδική ασφάλεια δεν εξυπηρετείται με ανακοινώσεις για μέτρα, όταν λείπει η συντονισμένη αξιοποίηση όλων των κατά καιρούς μελετών και προτάσεων των ειδικών, αδράνεια που συνεπάγεται απώλειες υπερπολυτίμων ανθρώπινων ζωών.

Είναι δυστυχώς ακριβές ότι η Ελλάδα είναι η χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπου συμβαίνουν τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα. Έτσι, η οδική ασφάλεια είναι μόνο όρος κατ' ευφημισμόν.

Στις αστικές λεωφορειακές συγκοινωνίες της Αθήνας, η παλαιότητα του 40% περίπου του στόλου των λεωφορείων που κυμαίνεται από δεκαεννέα έως είκοσι δύο έτη, σε συνδυασμό

με την ελλιπή συντήρηση, δημιουργούν μια κρίσιμη για την ασφάλεια των μετακινούμενων πολιτών κατάσταση. Η εικόνα χειροτερεύει και από το γεγονός ότι οι συνθήκες εργασίας των οδηγών είναι εξοντωτικές, λόγω αφ' ενός του διακεκομμένου ωραρίου, που έχει ως αποτέλεσμα οι οδηγοί αυτοί να είναι στο δρόμο περισσότερο από δέκα ώρες και αφ' ετέρου, από το γεγονός ότι ένα πλήθος «ημετέρων» που ανέρχεται περίπου στο 10% των οδηγών, είναι τοποθετημένο σε μη παραγωγικές θέσεις.

Στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών τώρα, οι συνεχείς εκτροχιασμοί συρμών του ΟΣΕ, επιτείνουν συνεχώς τη δικαιολογημένη ανησυχία και ανασφάλεια των πολιτών. Ο αριθμός των εκτροχιασμών σε ετήσια βάση, φτάνει τους 80 ή αλλιώς συμβαίνει ένας εκτροχιασμός κάθε τεσεράμισι ημέρες.

Οι συνεχείς εκτροχιασμοί και μάλιστα σε χαμηλές ταχύτητες, είναι αποτέλεσμα κυρίως της πλήρους εγκατάλειψης συντήρησης και ελέγχου του τροχαίου υλικού και των γραμμών του ΟΣΕ. Δυστυχώς, τα παραπάνω επιβεβαιώνονται και από το σχετικό έγγραφο της γεωμινικής κατασκευαστικής εταιρείας ADT-RANZ προς τον ΟΣΕ, με το οποίο η εταιρεία προαναγγέλλει την άρση των εγγυήσεων της για όλες τις νηζελάμαξές της που έχουν υπερβεί τις οκτώ χιλιάδες ώρες λειτουργίας, επειδή όπως διαπιστώνει η εταιρεία αυτή δεν συντηρούνται σύμφωνα με τις εργοστασιακές προδιαγραφές.

Παράλληλα, το γεγονός ότι οι εκτροχιασμοί συμβαίνουν και σε πρόσφατα παραληφθείσες γραμμές, επιβεβαιώνει τις καταγγελίες για φαινόμενα διαφθοράς στον ευαίσθητο τομέα των σιδηροδρομικών έργων, καθώς επιτυγχάνεται η συγκάλυψη των κακοτεχνιών κατά την παραλαβή τους.

Το ίδιο προβληματική είναι και η κατάσταση στον τομέα ασφάλειας των αεροπορικών μεταφορών. Σύμφωνα πάντα με τον πρόσφατο έλεγχο της αρμόδιας για την ασφάλεια πτήσεων Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και σύμφωνα με εμπιστευτικές αναφορές αρμοδίων υπαλλήλων, η Διεύθυνση Ασφάλειας Πτήσεων της ΥΠΑ δεν έχει τη δυνατότητα διενέργειας των απαιτούμενων ελέγχων στα αεροσκάφη και τα πληρώματα των αεροπορικών εταιρειών, με αποτέλεσμα αυτοί να μην πραγματοποιούνται.

Αναφερόμαστε, κύριε Υπουργέ και κύριε Υφυπουργέ, διεξοδικότερα πριν από λίγες μέρες και στη συζήτηση του νομοσχεδίου για την πολιτική αεροπορία.

Επιπλέον, κόλαφο για την Κυβέρνηση, κυρίως όμως συντριπτικό πλήγμα για το διεθνές κύρος της χώρας μας, αλλά και την εθνική οικονομία, αποτελεί η από την αμερικανική υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας κατάταξη της χώρας μας στην κατηγορία των υπανάπτυκτων χωρών, όπως η Ζιμπάμπουε και διάφορες άλλες, ως προς το επίπεδο ασφάλειας των αερομεταφορών και των αεροδρομίων μας.

Θα πρέπει να αναφερθεί επίσης ότι τα οικονομικά προβλήματα της Ολυμπιακής Αεροπορίας που οδηγούν σε προσπάθεια περαιτέρω μείωσης των εξόδων συντήρησης, καθώς και η κομματική προώθηση ακαταλλήλων προσώπων στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας που δεν έχουν σχέση με την ασφάλεια των πτήσεων και με τις άλλες καίριες θέσεις έχουν αρνητικές επιπτώσεις στο εξασφαλιζόμενο επίπεδο ασφάλειας.

Βέβαια η Κυβέρνηση θα αναφερθεί στο επιχειρησιακό πρόγραμμα, σιδηρόδρομοι, αεροδρόμια και αστικές συγκοινωνίες που εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση και περιλαμβάνει επενδύσεις σε έργα υποδομής και υπηρεσίες μεταφορών ύψους 1,71 τρισεκατομμυρίων δραχμών. Θα αναφερθεί επίσης στην ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού άξονα Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη, στην κατασκευή του περιφερειακού σιδηροδρόμου Αττικής, στην κατασκευή του δικτύου τραμ, στην ανανέωση του στόλου της ΕΘΕΛ και του ΗΛΠΑΠ.

Όμως είναι προτιμότερο αντί για εξαγγελίες να ξεκινήσει η Κυβέρνηση ένα μικρό οδοιπορικό από το αεροδρόμιο του Ηρακλείου για να φθάσει στο αεροδρόμιο Μακεδονία στη Θεσσαλονίκη. Τότε θα συνειδητοποιήσει καλύτερα τη σκληρή πραγματικότητα και το χάλι των αερομεταφορών. Ο εκσυγχρονισμός σε όλο του το μεγαλείο. Έχουμε δηλώσεις στελεχών της Κυβέρνησης ότι ανοίγονται νέοι δρόμοι στην κατασκευή υπο-

δομών σε ολόκληρη τη χώρα και ότι βρισκόμαστε μπροστά σε ένα στάδιο νέων μεγάλων προκλήσεων. Αυτά μέχρι να συμβεί κάποιο τυχαίο γεγονός που όλοι το απευχόμαστε βεβαίως για να μας επαναφέρει στην πραγματικότητα, στο σήμερα γκρεμίζοντας αυταπάτες για την εικονική πραγματικότητα που προσπαθούν να μας επιβάλλουν, δηλαδή ότι ζούμε σε μια ασφαλή χώρα και ότι οι κίνδυνοι που μας απειλούν είναι απειροελάχιστοι. Όταν συμβεί δυστυχώς να είστε σίγουροι ότι θα αναζητάμε τους ανευθυνούπευθυνους. Και αν τους βρούμε να είστε βέβαιοι ότι το αδίκημα θα έχει παραγραφεί.

Είναι παγκόσμια πρωτοτυπία να υπάρχουν τρία Υπουργεία που ασχολούνται με τις μεταφορές. Η Νέα Δημοκρατία το έχει επισημάνει επανειλημμένα. Η θεωρία της συναπόφασης, κύριε Υπουργέ, έχει αποδειχθεί αναποτελεσματική ως προς την εκπλήρωση των στόχων που προγραμματίστηκαν ιδιαίτερα από τους Υπουργούς του ΠΑΣΟΚ.

Το πρόβλημα δεν είναι ότι πορευόμαστε χωρίς πρόγραμμα και ότι τα σχετικά χρονικά περιθώρια έχουν στενέψει επικίνδυνα, αλλά το γεγονός ότι η χώρα βρίσκεται μπροστά στην εκπλήρωση ενός εθνικού στόχου, εν όψει και των Ολυμπιακών Αγώνων. Ο αντίκτυπος οποιουδήποτε ακόμη και τυχαίου γεγονότος, θα έχει τεράστια επίπτωση στην εικόνα της χώρας μας που θα προσπαθήσει να δείξει την ελληνική κοινωνία στην παγκόσμια κοινότητα. Είναι αλήθεια ότι καμία από τις ολυμπιακές πόλεις δεν είχε κτιστεί για να γίνουν σε αυτήν Ολυμπιακοί Αγώνες. Διάσπαρτες αθλητικές εγκαταστάσεις και στην Αθήνα. Αθλητές και θεατές θα μεταφερθούν από κάθε μεριά της Αττικής και θα μετακινούνται συνεχώς για χρονικό διάστημα ενός μηνός. Κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων θα μετακινούνται ένα εκατομμύριο άτομα επιπλέον της κανονικής μετακίνησης των μόνιμων κατοίκων και των επισκεπτών του Λεκανοπεδίου.

Εμείς σήμερα είμαστε υπερήφανοι που παρουσιάζουμε στον κ. Ρογκ προγράμματα και σκέψεις ότι την εποχή εκείνη όλα θα μπορέσουν να λειτουργήσουν ομαλά. Κύριε Υπουργέ, όσο πιο απιθανό είμαστε με τους εαυτούς μας τόσο περισσότερες πιθανότητες έχουμε να πάμε καλύτερα. Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δικτά θεωρεία αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» «Θράκη 2000 -80 χρόνια από την ενσωμάτωση στην Ελλάδα» σαράντα δυο μαθητές και πέντε συνοδοί καθηγητές από το Πειραματικό Λύκειο Πατρών Αχαΐας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες)

Πρέπει να ενημερώσω τα παιδιά ότι έχουμε κοινοβουλευτικό έλεγχο και γι' αυτό στην Αίθουσα βρίσκονται μόνο οι Βουλευτές που ερωτούν και οι Υπουργοί οι οποίοι απαντούν.

Ο κ. Αγγελόπουλος έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, η ισηγήτρια της Νέας Δημοκρατίας ανέπτυξε τα προβλήματα τα οποία παρουσιάζονται στον τομέα της ασφάλειας των μεταφορών και για τις οδικές μεταφορές και για τις θαλάσσιες μεταφορές και στους σιδηρόδρομους και στις αερομεταφορές.

Θα ήθελα να περιοριστώ, γιατί οι συνάδελφοι με βάση την κατανομή του χρόνου που έχουμε κάνει θα αναφερθούν στα υπόλοιπα θέματα, ειδικότερα στα προβλήματα που παρουσιάζονται στις οδικές μεταφορές.

Κάθε Σαββατοκύριακο ένας αριθμός συμπολιτών μας προσπαθώντας να μετακινηθεί στους δρόμους, την ώρα που αναχωρεί είναι αβέβαιο αν την Κυριακή το βράδυ θα επιστρέψει με ασφάλεια στο σπίτι του. Χιλιάδες ατυχήματα κάθε χρόνο, χιλιάδες οι νεκροί κάθε χρόνο, μία πόλη εξαφανίζεται, όπως μας λένε τα στατιστικά στοιχεία. Και δεν είναι μόνο η υψηλή ταχύτητα, όπως παρατήρησε πριν από λίγο ο καθ' όλα αξιότιμος Υφυπουργός, αλλά τα ατυχήματα αυτά οφείλονται και στην ελλιπή αστυνόμευση των εθνικών δρόμων και στις κακοτεχνίες οι οποίες παρουσιάζονται στα έργα τα οποία εκτελούνται κατά καιρούς, και στην ελλιπή σήμανση η οποία παρατηρείται αλλά και στην έλλειψη όλων εκείνων των μέσων που θα μπορούσαν

να εξασφαλίσουν την ασφαλή μεταφορά και επάνοδο των επιβατών στο οδικό δίκτυο.

Επειδή ο εκλεκτός συνάδελφος, κ. Βλασσόπουλος, πριν από λίγο παρατήρησε ότι η σημερινή συζήτηση λαμβάνει τη μορφή μιας εσωτερικής αντιπαράθεσης των Βουλευτών του Νομού Αιτωλοακαρνανίας με τον Υφυπουργό που κατάγεται και πολιτεύεται στην ίδια εκλογική περιφέρεια, θα ήθελα να επισημάνω το εξής στοιχείο: Εάν στον εθνικό δρόμο Αντιρρίου-Ιωαννίνων, για κάθε ατύχημα το οποίο γίνεται για κάθε ζωή, κάθε άνθρωπο που χάνεται στην όλη και ένας σταυρός, δυστυχώς αυτή η εθνική οδός θα είχε την εικόνα νεκροταφείου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Θα είχε πάρει και τίτλο, η «οδός των σταυρών».

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Δυστυχώς, κύριε Πρόεδρε.

Όσο τραγικό κι αν είναι αυτό το οποίο λέμε, απεικονίζει την πραγματικότητα. Και βασικά θα έπρεπε σήμερα στη θέση του Υφυπουργού Μεταφορών να βρίσκονται και οι άλλοι Υπουργοί που τους αφορά η ερώτηση. Το κακό είναι, ότι ενώ τα στοιχεία που έχουμε μας δίνουν αυτήν την εικόνα, δεν καταβάλλεται από πλευράς της Κυβέρνησης καμία προσπάθεια να βελτιωθεί η κατάσταση η οποία παρατηρείται στους εθνικούς δρόμους, στο εθνικό, αλλά και στο επαρχιακό δίκτυο.

Οι έλεγχοι, τους οποίους κάθε φορά διαφημίζει η Κυβέρνηση, που υποτίθεται ότι γίνονται για την κατάσταση στην οποία βρίσκονται οι οδηγοί την ώρα που οδηγούν, είναι αποσπασματικοί κι αν θέλετε περιορίζονται σε κάποια σημεία του κέντρου της Αθήνας ή της παραλιακής λεωφόρου.

Τα σημεία παγίδες που επισημαίνουν οι ειδικοί για το εθνικό, αλλά και το επαρχιακό δίκτυο παραμένουν στην κατάσταση που βρίσκονταν πριν από αρκετά χρόνια. Το κακό είναι, ότι και το καινούριο εθνικό δίκτυο το οποίο κατασκευάζεται, οι κακοτεχνίες οι οποίες παρατηρούνται μας κατατάσσουν στην πρώτη χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση από πλευράς κακοτεχνιών. Δυστυχώς, αντί να βελτιώνεται το εθνικό δίκτυο, αντί οι δρόμοι που παραδίδονται να διασφαλίζουν πρώτα-πρώτα την ασφαλή μεταφορά των πολιτών, συμβάλλουν και αυτοί στη δημιουργία ατυχημάτων, στην απώλεια ζωών.

Πιστεύουμε ότι η Κυβέρνηση οφείλει το ταχύτερο δυνατό, πέρα από τις δηλώσεις οι οποίες βλέπουν το φως της δημοσιότητας κατά καιρούς, να αναλάβει εκείνες τις πρωτοβουλίες που απαιτούνται για να διορθωθούν όλα αυτά τα σημεία-παγίδες και να προχωρήσουν όλα τα μεγάλα έργα, τα οποία θα βελτιώσουν το οδικό δίκτυο, τα οποία τα ακούμε κάθε φορά που συζητούμε στη Βουλή, τα ακούσαμε και χτες από τον κύριο Πρωθυπουργό ότι βρίσκονται σε εξέλιξη, αλλά δυστυχώς με τους ρυθμούς με τους οποίους γίνονται, ίσως χρειαστούν κάποιες δεκαετίες για να μπορέσουν να ολοκληρωθούν. Γιατί δυστυχώς, πέρα από δηλώσεις, μεγάλα έργα, βελτίωση του οδικού δικτύου της χώρας δεν συντελείται, δεν βλέπουμε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

Κύριε Σαλμά, ζητήσατε και τη δευτερολογία σας.

ΜΑΡΙΟΣ ΣΑΛΜΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι γεγονός αναμφισβήτητο παγκοσμίως ότι ο σιδηρόδρομος αποτελεί το πιο ασφαλές μεταφορικό μέσο, εκτός βέβαια κι αν έχει την ατυχία τη διαχείρισή του να την έχει μία Κυβέρνηση όπως αυτή του ΠΑΣΟΚ.

Επιπλέον έχει το μεγάλο πλεονέκτημα της απόλυτης αξιοπιστίας δρομολογίων με ακρίβεια λεπτού. Αυτό οφείλεται στο γεγονός της πειθαρχημένης και απολύτου ελεγχόμενης κυκλοφορίας των τρένων καθόλη τη διάρκεια των δρομολογίων. Έτσι το φαινόμενο του μπουτιλιαρίσματος που παρατηρείται στις οδικές μεταφορές, στα λιμάνια, ακόμα και στον εναέριο χώρο, δεν ισχύει για το σιδηρόδρομο κι έτσι δεν υπονομεύεται η αξιοπιστία των δρομολογίων του όπως συμβαίνει με τα άλλα μέσα μεταφοράς. Γι' αυτό και τα ατυχήματα είναι σχεδόν παντελώς άγνωστο φαινόμενο παγκοσμίως εκτός ορισμένων εξαιρέσεων.

Στην πειθαρχημένη κυκλοφορία των τρένων αποδίδεται και ο εκμηδενισμός των ατυχημάτων, ο οποίος επιβεβαιώνεται, όπως προανέφερα, και στατιστικά, με την προϋπόθεση της τήρησης

των κανόνων ασφαλείας κυκλοφορίας των κατασκευαστικών προδιαγραφών συντήρησης τροχαίου υλικού και των συστημάτων γραμμής.

Σήμερα τα σπάνια αυτά σιδηροδρομικά ατυχήματα όταν εμφανίζονται αποτελούν αντικείμενο εξονυχιστικής έρευνας εάν παρουσιαστούν. Συνήθως αποδίδονται σε τυχαίο ανθρώπινο λάθος ή σε σπάνια αστοχία υλικού μη προβλέψιμη που διέφυγε των αυστηρών ελέγχων. Βεβαίως τα σύγχρονα δίκτυα έχουν περιορίσει στο ελάχιστο την πιθανότητα εμπλοκής τροχοφόρων οχημάτων στην κυκλοφορία των τρένων με την κατάργηση ή το δραστικό περιορισμό των ισόπεδων διαβάσεων, οι οποίες αποτελούν τη μόνιμη πηγή πρόκλησης σιδηροδρομικών ατυχημάτων.

Δυστυχώς, εδώ στην Ελλάδα και στον τομέα των σιδηροδρομικών ατυχημάτων φαίνεται να λειτουργούμε με εγκληματική επιπολαιότητα που φτάνει στα όρια της ανευθυνότητας.

Τα τελευταία χρόνια έγιναν εκατοντάδες ατυχήματα στο δίκτυο του Ο.Σ.Ε., εκτροχιασμοί, συγκρούσεις τρένων και οχημάτων σε ισόπεδες διαβάσεις, ατυχήματα πυρκαγιών σε σιδηροδρομικά οχήματα και άλλα ελαφρότερα ατυχήματα. Για κανένα ατύχημα –το τονίζω αυτό– η διοίκηση του Ο.Σ.Ε. ή αν θέλετε το εποπτεύον Υπουργείο Μεταφορών δεν εξέδωσε καμία ανακοίνωση, ώστε να πληροφορήσει το επιβατικό κοινό υπεύθυνα και τεκμηριωμένα για τα αίτια του ατυχήματος όταν το ατύχημα αφορά εκτροχιασμό ή πυρκαγιά.

Κατά κανόνα με ευθύνη της διοίκησης του Ο.Σ.Ε. και σαφώς της εκάστοτε διοίκησης του Υπουργείου Μεταφορών δεν εκδίδεται πόρισμα για τα σοβαρά ατυχήματα, δεν αποδίδονται ευθύνες και προφανώς διότι ένοχος εαυτών ένοχον ου ποιεί, με αποτέλεσμα να είναι απαράδεκτη η πολιτική συγκάλυψη των ευθυνών από το αρμόδιο Υπουργείο.

Εντύπωση προκαλεί επίσης η ιδιότυπη ασυλία και ευνοϊκή μεταχείριση που απολαμβάνουν οι διοικούντες του Ο.Σ.Ε. από τις αστυνομικές και πυροσβεστικές αρχές, οι οποίες καίτοι διαπιστώνουν θανάτους, σοβαρούς τραυματισμούς ή καταστροφή δημόσιας περιουσίας, όπως είναι τα βαγόνια του Ο.Σ.Ε. που καίγονται ή καταστρέφονται ολοσχερώς, εν τούτοις δεν παρεμβαίνουν αυτεπαγγέλτως, αλλά περιορίζονται στο ρόλο των θεατών.

Στον Ο.Σ.Ε. το μόνο που φαίνεται να λειτουργεί υποφερτά είναι η Υπηρεσία Καταγραφής των Ατυχημάτων, καίτοι γίνεται προσπάθεια να μην ενημερώνεται πλήρως ώστε να μην καταγραφούν όσα ατυχήματα δεν γίνονται ευρέως γνωστά.

Από την αναλυτική εξέταση των ατυχημάτων τα τελευταία χρόνια διαπιστώνεται ότι συγκριτικά με τα άλλα ευρωπαϊκά δίκτυα και με συνεκτίμηση της συχνότητας των δρομολογίων, της μέσης ταχύτητας κυκλοφορίας και άλλων παραμέτρων, ο αριθμός των ατυχημάτων είναι δυσανάλογα στη χώρα μας πολύ μεγάλα. Εκείνο όμως που είναι πολύ ανησυχητικό και ταυτόχρονα αναδεικνύει τις τεράστιες ευθύνες της διοίκησης του Ο.Σ.Ε. –θέλω να το προσέξετε αυτό– είναι το γεγονός ότι τα ατυχήματα στο σιδηρόδρομο παρουσιάζονται κατ' επανάληψη σε συγκεκριμένα σημεία του δικτύου σχεδόν της ίδιας μορφής. Αυτό σημαίνει ότι καίτοι το ίδιο αίτιο προκαλεί ατυχήματα σε ένα μέρος του δικτύου κατ' επανάληψη, διαπιστώνεται εγκληματική αδιαφορία παρέμβασης, διερεύνησης και εξάλειψης των αιτιών.

Συγκεκριμένα, είναι αδιανόητο να έχουν συμβεί κατ' επανάληψη σοβαρά ατυχήματα εκτροχιασμών μεταξύ Λιανοκλαδίου και Δομοκού ή στη Σκύδρα και Κοζάνη και να μην υπάρχει καμία σοβαρή ενέργεια αντιμετώπισης και εξάλειψης των ατυχημάτων. Εκτός κι αν κάνω λάθος και περιμένω την απάντησή σας.

Έμπειρα στελέχη του Ο.Σ.Ε. αποδίδουν τα ατυχήματα στην κακή έως ανύπαρκτη συντήρηση του δικτύου και των τρένων. Τα τελευταία χρόνια εγκαταλείφθηκε πλήρως η προληπτική συντήρηση των γραμμών του Ο.Σ.Ε. και του τροχαίου υλικού. Και εμείς πιστεύουμε ότι εδώ είναι το αδύνατό σας σημείο. Όταν παρουσιαστούν βλάβες, γίνεται συντήρηση αποκατάστασης. Αυτό είναι ολέθριο και δυναμιτίζει και την ασφάλεια της κυκλοφορίας και την αξιοπιστία των δρομολογίων.

Την τελευταία εξαετία διαλύθηκαν όλα τα συνεργεία συντή-

ρησης γραμμής. Από τις ογδόντα τέσσερις ομάδες συντήρησης ούτε μία δεν λειτουργεί με την προβλεπόμενη σύνθεση προσωπικού και υλικοτεχνικής υποδομής. Πρόσφατα η διοίκηση του Ο.Σ.Ε. τις καθυστερημένες εργασίες συντήρησης των τελευταίων έξι ετών συνολικού κόστους περί τα είκοσι δισεκατομμύρια, αναγκάστηκε, λόγω των συνεχών ατυχημάτων, να τις δημοπρατήσει και να τις αναθέσει σε εργολάβους. Για λόγους βέβαια κυβερνητικής προπαγάνδας τις εργολαβίες αυτές τις βάφτισε «επενδυτικά έργα εκσυγχρονισμού», ενώ είναι το φιλί της ζωής για να μην καταρρεύσει το δίκτυο. Όμως το μεγάλο ερώτημα παραμένει: Οι εργολαβίες θα τελειώσουν, την τρέχουσα καθημερινή συντήρηση ποιος θα την αναλάβει; Ποιος θα τη συνεχίσει; Θα εγκαταλειφθεί πάλι μία εξαετία και θα έρθουν πάλι εργολάβοι.

Ταυτόχρονα αποδεικνύεται ότι δεν υπάρχει έλεγχος στην ποιότητα των εργασιών των εργολάβων. Αυτό διαπιστώθηκε από τα ατυχήματα εκτροχιασμών καινούριων τρένων, που παρουσιάστηκαν σε πρόσφατα επισκευασμένα τμήματα της γραμμής. Ενδεικτικά αναφέρομαι σε δημοσίευμα της «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ», στις 10 Νοεμβρίου του 2000, που περιγράφει εκτροχιασμό τρένου σε ανηφόρα σε γραμμή που είχε πρόσφατα παραδοθεί στην κυκλοφορία, μετά από ανακαίνιση πριν από ένα μήνα, ενώ εκινείτο με ταχύτητα 50 χιλιόμετρα την ώρα και με επιτρεπόμενη ταχύτητα 70 χιλιόμετρα την ώρα σε εκείνο το σημείο.

Δεν επιτρέπεται τα πάντα στον Ο.Σ.Ε., κύριε Υπουργέ, να είναι ανεξέλεγκτα, όπως το να γίνονται ατυχήματα, να καίγονται τρένα, να εκτροχιάζονται, να σκοτώνονται αθώοι άνθρωποι ή να τραυματίζονται και να μη συντάσσονται πορίσματα ή να μην καταλογίζονται ευθύνες και όλα να «κουκουλώνονται». Είναι αδιανόητο το 2000 να έχουμε στον Ο.Σ.Ε. έναν εκτροχιασμό κάθε εβδομάδα ή μία πυρκαγιά σε βαγόνι ή τρένο του Ο.Σ.Ε. κάθε δεκαπέντε ημέρες.

Εσείς, κύριε Υπουργέ, σιωπάτε και δεν βγαίνετε υπεύθυνα να ενημερώσετε τι συμβαίνει και κυρίως δεν λαμβάνετε κανένα μέτρο. Ίσως οι τριάντα δύο ακαριαίοι θάνατοι αθώων που κατεγράφησαν το 2000 στα σιδηροδρομικά ατυχήματα και οι ενενήντα εννιά τραυματίες, οι περισσότεροι των οποίων πέθαναν ή έμειναν διά βίου παράλυτοι, να φαίνονται λίγοι σε σύγκριση με τις εκατόμβες των νεκρών που έχουμε από το οδικό δίκτυο. Είναι πράγματι λίγοι με αυτήν τη λογική.

Το ζητούμενο όμως είναι ο δραστικός περιορισμός των ατυχημάτων με συγκεκριμένα μέτρα πρόληψης και αποτροπής, ώστε να μην υπάρχει κανένας νεκρός ή τραυματίας. Αυτό είναι απόλυτα εφικτό στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Όμως, αυτό απαιτεί υπευθυνότητα και σοβαρότητα, στοιχεία που λείπουν από τον Ο.Σ.Ε. με μεγάλο θύμα τον Έλληνα πολίτη.

Σημαντικό ποσοστό των σιδηροδρομικών ατυχημάτων με μεγάλο βαθμό επαναληψιμότητας, αποτελούν τα ατυχήματα των ισόπεδων διαβάσεων. Είναι λανθασμένη η πολιτική που ακολουθεί ο Ο.Σ.Ε. κι εσείς, κύριε Υπουργέ, να διαιωνίζετε την ύπαρξη των ισόπεδων διαβάσεων και να δαπανάτε τεράστια κονδύλια για την προμήθεια συστημάτων αυτοματισμού φύλαξης των ισόπεδων διαβάσεων, οι οποίες πολλές φορές απαιτούν και επιπλέον εικοσιπεντάωρη φύλαξη. Η πολιτική αυτή είναι πολυδάπανη, απαιτεί συνεχή εκροή κονδυλίων και δεν λύνει το πρόβλημα των ατυχημάτων. Η λύση είναι η κατασκευή ανισόπεδων διαβάσεων, που επιλύουν ριζικά το πρόβλημα και μακροπρόθεσμα και είναι η πιο συμφέρουσα επιλογή από κάθε άποψη.

Οφείλετε άμεσα να ευθυγραμμιστείτε με τη νομιμότητα, αποδίδοντας το κύρος του νόμου και την ευρυθμία στη διοίκηση του Ο.Σ.Ε. Να αξιοποιηθεί όλο το προσωπικό, να επανέλθει το σύστημα προληπτικής συντήρησης και ελέγχου και να αυστηρήσει η τήρηση των κανόνων κυκλοφορίας, τα οποία έχουν απονείμει. Έτσι θα αποκατασταθεί η χαμένη αξιοπιστία του δικτύου και θα αυξηθεί ο βαθμός ασφαλείας. Διαφορετικά η απαξίωση του Ο.Σ.Ε. στη συνείδηση του επιβατικού κοινού, παρά τα τεράστια κονδύλια που διατίθενται, θα επιταχυνθεί.

Είναι καιρός, κύριε Υπουργέ, να αναλάβετε τις ευθύνες σας και να δώσετε μία εξήγηση τον ελληνικό λαό.

(Χειροκροτήματα από τη πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» «Θράκη 2000 – 80 χρόνια από την ενσωμάτωση στην Ελλάδα», τριάντα τέσσερις μαθητές και πέντε δάσκαλοι από το Δημοτικό Σχολείο Περιβολίων Χανίων.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες)

Μη βλέπετε που η Αίθουσα είναι άδεια, έχουμε κοινοβουλευτικό έλεγχο, γι' αυτό παρίστανται στην Αίθουσα οι Βουλευτές που ερωτούν και ο Υπουργός, ο οποίος απαντάει.

Ο κ. Χειμάρης έχει το λόγο, ο οποίος θα πάρει και το χρόνο της δευτερολογίας του.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δυστυχώς η χώρα μας μέχρι σήμερα κατέχει μόνο αρνητικές πρωτιές διεθνώς, οι οποίες βεβαίως ουδόλως μας τιμούν. Μία από αυτές τις πρωτιές είναι και αυτή των ατυχημάτων.

Εγώ θα αναφερθώ, συμπληρώνοντας τους συναδέλφους μου, στον τομέα των αεροπορικών συγκοινωνιών, καθώς και σε δύο άλλες κατηγορίες που ανθούν στη Φθιώτιδα και εννοώ τους εκτροχιασμούς των τρένων και το θανατηφόρο πέταλο του Μαλιακού.

Έρχομαι στον τομέα της ασφάλειας των αερομεταφορών. Εδώ έχει τρωθεί, κατά γενική ομολογία, το διεθνές κύρος της χώρας μας, αλλά και η εθνική μας οικονομία. Το ένα με το άλλο συνδέονται απόλυτα, ενώ η Κυβέρνηση, δυστυχώς, κύριε Πρόεδρε, σφυρίζει αδιάφορα.

Σας θυμίζω ότι η Ελλάδα, από πλευράς ασφαλείας των αερομεταφορών και αεροδρομίων μας, βρίσκεται στην κατηγορία των υποανάπτυκτων περιοχών, μετά από έλεγχο εμπειρογνομόνων της υπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας της Αμερικής. Έτσι η Ελλάδα υποβιβάστηκε στη Β' κατηγορία από πλευράς ασφαλείας με το Μπαγκλαντές, τη Βολιβία, το Σαλβαδόρ, την Κάμπα, και το Ζαΐρ. Αν αυτό τιμά την Κυβέρνηση, εμάς δεν μας τιμά καθόλου.

Τονίζω επίσης την απειλή διαγραφής της χώρας μας από το Σύνδεσμο Ευρωπαϊκών Αρχών, επειδή οι εμπειρογνώμονες διαπίστωσαν μεγάλη καθυστέρηση στην προώθηση και εφαρμογή των διεθνών προτύπων και κανονισμών που αφορούν στις διαδικασίες πτήσεων.

Πέραν αυτών, όμως, κύριε Πρόεδρε, θέλω να επισημάνω ότι στο νέο αεροδρόμιο ο έλεγχος της αρμόδιας επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια των πτήσεων, αλλά και ο έλεγχος της ίδιας επιτροπής, της ΥΠΑ, ή δυσχεραίνεται ή παρεμποδίζεται. Έτσι, τα αεροσκάφη και τα πληρώματα των αεροσκαφών δεν ελέγχονται ή ελέγχονται πλημμελώς. Σήμερα οι κρατικοί έλεγχοι, για την εύρυθμη λειτουργία του νέου αεροδρομίου, είναι ανέφικτοι και η εφαρμογή σχεδίου αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών είναι μάλλον αδύνατη. Θέλω να τονίσω το πόσο απαραίτητος είναι αυτός ο έλεγχος, αφού σας θυμίσω το μεγάλο δυστύχημα με το Φάλλο και τα όσα είδαν το φως της δημοσιότητας, που δεν με παίρνει ο χρόνος τώρα να το αναλύσω.

Θέλω επίσης να πω ότι τα τέσσερα σημαντικά τερματικά ραντάρ Θεσσαλονίκης, Ρόδου, Κέρκυρας και Ηρακλείου καθυστέρησαν τέσσερα χρόνια να τοποθετηθούν. Και αφού τοποθετήθηκαν στα τρία –πλην αυτό του Ηρακλείου– δεν έχουν μπει ακόμα σε πλήρη επιχειρησιακή λειτουργία. Ξέρετε γιατί; Διότι δεν έχει εκπαιδευθεί το προσωπικό και δεν έχουν δοθεί και οι ειδικότητες. Γι' αυτό το θέμα ο υποφαινόμενος έχει μιλήσει στη Βουλή ουκ ολίγες φορές. Έπρεπε όλα αυτά να έχουν εγκατασταθεί και να λειτουργούν προ τετραετίας.

Και έρχομαι σε ένα άλλο πάλι σχετικό με τα τρία ραντάρ –γιατί αυτά είναι και τα πλέον επικίνδυνα σημεία– διαδρομής, τα οποία θα συμπληρώσουν την κάλυψη του όλου ελληνικού εναέριου χώρου. Μόνο της Καρπάθου έχει εγκατασταθεί, χωρίς να έχει τεθεί ακόμα σε λειτουργία. Έτσι με ενημερώνουν οι ελεγκτές. Της Ρόδου και της Θάσου βρίσκονται ακόμα στο στάδιο

εγκατάστασης. Έπρεπε και αυτά προ τριετίας να έχουν εγκατασταθεί. Αυτό έχει ως συνέπεια την ελλιπή κάλυψη του εθνικού μας εναέριου χώρου.

Όλα αυτά τα συστήματα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την ασφάλεια των πτήσεων και σας φέρνω στη μνήμη την πτώση του Γιάκοβλεφ, που αν υπήρχε το τερματικό ραντάρ Θεσσαλονίκης ή αυτά που ανέφερα τώρα, πιθανότατα να είχε αποφευχθεί η πτώση του.

Έρχομαι στα πρόσφατα τραγελαφικά αποτελέσματα με την καθυστέρηση τοποθέτησης των συστημάτων αεροναυτιλίας στο νέο αεροδρόμιο, καθώς και στην ελάχιστη έως μηδενική εκπαίδευση του προσωπικού, την οποία ζήσαμε πρόσφατα.

Θα καταθέσω σχετικά επίσημα έγγραφα, αλλά θα αναφέρω επί τροχάδην δύο κουβέντες για το καθένα επίσημο έγγραφο που θα καταθέτω.

Στις 23 Μαρτίου τα ραντάρ εδάφους τοποθετήθηκαν, τις παραμονές, και οι χειριστές εκπαιδεύονταν κρυφά κάποιες ώρες στο τέλος, για να μην τους ανακαλύψουν οι δημοσιογράφοι. Τα γνωρίζετε, κυρίες Πρόεδρε, αλλά έχω εδώ το επίσημο έγγραφο της εταιρείας. Εσείς τα ξέρετε, κυρίες Υπουργέ, και χαμογελάτε, αλλά ευτυχώς που δεν είχαμε ατύχημα. Είχαμε όμως το τραγικό γεγονός να μην ξέρει κανένας πού βρίσκονται.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δεν χαμογελώ, κυρίες Χειμάρη. Γελώ.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ : Μη μου τρώτε το χρόνο, κυρίες Υπουργέ, σας παρακαλώ. Είναι λίγος.

Στις 28 Μαρτίου ο υπεύθυνος τηλεπικοινωνιών του νέου αεροδρομίου εκπέμπει SOS στο συνάδελφο του παλαιού αεροδρομίου, του Ελληνικού. Και τι του λέει; 'Ότι δεν λειτουργεί το σύστημα ενδοεπικοινωνίας και βεβαίως επικρατούσε χάος. Έχω εδώ το επίσημο έγγραφο. Δεν μπορούσε κανείς να συνεννοηθεί με κανέναν. Αλλού βρίσκονταν τα πληρώματα, αλλού τα αεροσκάφη, η Αστυνομία, καμιά επαφή. Αναφέρονται εδώ επίσημα. Θα το καταθέσω στη Βουλή, κυρίες Υπουργέ, για να το μελετήσετε, αν σας το απέκρυψε η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Στις 26 Μαρτίου είχαμε άλλο SOS προς τον διοικητή της ΥΠΑ. Από πού; Από το Σύλλογο Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας. Και τι τους λένε; Η τερματική περιοχή Αθηνών, όχι περισσότερες από είκοσι έξι πτήσεις την ώρα αντί των εξήντα πέντε που προβλέπονται στη σύμβαση. Ξέρετε γιατί; Γι' αυτά που σας λέω. Θα καταθέσω τα σχετικά έγγραφα.

Τώρα θα μου πείτε ποιο ήταν το αποτέλεσμα. Ευτυχώς δεν είχαμε κανένα σοβαρό δυστύχημα, αλλά όμως είχαμε ένα άλλο αποτέλεσμα από όλα αυτά. Το πρώτο εικοσαήμερο η κίνηση στο αεροδρόμιο ήταν κατά τετρακόσιες χιλιάδες λιγότερη σε τουρίστες, σε επιβάτες μετακινούμενους. Είχαμε δύο χιλιάδες πενήντα λιγότερες πτήσεις. Και πού οφείλεται αυτό; Σ' αυτά που σας λέω. Υποχρέωσαν την Ολυμπιακή και τις άλλες εταιρείες να κάνουν λιγότερες πτήσεις. Θα σας καταθέσω τον πλήρη πίνακα.

Φυσικά θα πρέπει να σας πω, κυρίες Υπουργέ, ότι δεν απαλλάσσετε από τη δημόσια συγγνώμη του αλαζόνα κατά τα άλλα Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ. Δεν απαλλάσσετε με τίποτε. Μέχρι εδώ λοιπόν, παρ' ότι μιλάμε για εναέρια κυκλοφορία, οφείλω να ομολογήσω ότι τα κάνατε θάλασσα.

Έρχομαι για λίγο στη Φθιώτιδα, γιατί και εκεί είμαστε πρωταθλητές σε ορισμένα πράγματα. Εμείς έχουμε το προνόμιο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στη Φθιώτιδα έναντι της άλλης χώρας να είμαστε πρώτοι σε εκτροχιασμούς τρένων σε μια περιοχή δεκαπέντε χιλιομέτρων. Τα τρία τελευταία χρόνια είχαμε δώδεκα σοβαρούς εκτροχιασμούς δίπλα στο σπίτι μου. Αυτό οφείλεται σε αυτό που είπε ο αγαπητός συνάδελφος, στην παντελή έλλειψη συντήρησης.

Έχουμε και ένα άλλο θλιβερό προνόμιο, θλιβερότερο από αυτό που ανέφερα τώρα. Είμαστε πρώτοι σε θανατηφόρα ατυχήματα στο τμήμα των σαράντα χιλιομέτρων της ΠΑΘΕ, στο επονομαζόμενο Πέταλο του Μαλιακού. Εμείς το έχουμε ονομάσει θανατηφόρο, σε σχέση με ολόκληρη την Ευρώπη. Μόνο τα τρία τελευταία χρόνια –έχω πίνακα που θα τον καταθέσω– θρηνήσαμε τριάντα δύο νεκρούς. Βεβαίως αυτοί δεν προέρχονται

μόνο από τη Φθιώτιδα, αλλά είναι από όσους περνούν από την ΠΑΘΕ

Παρά, λοιπόν, τις εξαγγελίες ότι κατασκευάζεται το Πέταλο, γίνεται η παράκαμψη Αγίου Κωνσταντίνου-Καμένων Βούρλων. Την εξήγγειλε ο κ. Λαλιώτης τον Ιούνιο του '97 και ακόμη την περιμένουμε να κατασκευαστεί. Θα καταθέσω τον σχετικό πίνακα.

Ατά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι όσα πρόλαβα να πω, είναι τα κατορθώματα της Κυβέρνησης, δυστυχώς, στον τομέα των ατυχημάτων, από όπου και αν προέρχονται αυτά, είτε από τον αέρα είτε από την θάλασσα είτε από τη γη. Πουθενά δεν τα καταφέρατε. Ας ελπίσουμε από εδώ και μετά να κάνετε και ένα θετικό βήμα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Χειμάρης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικής της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Θα ήθελα να σας ανακοινώσω ότι τη συνεδριάσή μας παρακολουθούν σαράντα μαθητές και τέσσερις δάσκαλοι από το 3^ο Δημοτικό Σχολείο Λαμίας Νομού Φθιώτιδας, αφού προηγουμένως ξαναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» για τα ογδόντα χρόνια της ενσωμάτωσης της Θράκης στην Ελλάδα.

Η Βουλή καλωσορίζει τα παιδιά.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες)

Ο κ. Στυλιανίδης έχει το λόγο.

ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ : Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το υπ' αριθμόν ένα κοινωνικό πρόβλημα της χώρας μας είναι το δημογραφικό. Λιγότερο από ένα παιδί αντιστοιχούν στην κάθε ελληνική οικογένεια. Αυτός ο ανισόρροπος ισολογισμός επιβαρύνεται ακόμα περισσότερο από το μεγάλο αριθμό των ζωνών που χάνονται λόγω ατυχημάτων κατά τις μεταφορές, είτε τις οδικές είτε τις διά θαλάσσης είτε τις σιδηροδρομικές.

Παρουσιάστηκε αναλυτικά από τους συναδέλφους μια εικόνα, η οποία ανταποκρίνεται πλήρως στην πραγματικότητα. Δύο χιλιάδες θάνατοι υπολογίζονται και σε αυτούς έρχονται να προστεθούν και οι ακρωτηριάσεις ή οι ανίατοι τραυματισμοί.

Αναζητώντας τα αίτια οδηγούμαστε πάλι στο ίδιο συμπέρασμα: Διάλυση ή και ανυπαρξία κράτους, διάλυση ή και ανυπαρξία Δημόσιας Διοίκησης, διάλυση ή και ανυπαρξία Κυβέρνησης εν τέλει, η οποία επί είκοσι χρόνια δεν έχει αναλάβει την πρωτοβουλία να αντιμετωπίσει με τομές το πρόβλημα και να προσπαθήσει και στον τομέα των μεταφορών να κάνει όλα εκείνα που χρειάζονται, για να μπορέσει να αντιμετωπίσει αυτήν την άσχημη κατάσταση. Και είναι πάρα πολλά τα παραδείγματα που αποδεικνύουν κάτι τέτοιο.

Αναφέρθηκαν τα ατυχήματα που έγιναν στη Θεσσαλονίκη, το Γιάκοβλεφ, λόγω της έλλειψης εγκατάστασης ραντάρ. Εγώ προσθέτω τους κινδύνους που δημιουργούνται από τη μη έγκαιρη λειτουργία της τεχνικής βάσης- η οποία επιβαρύνει την εναέρια κυκλοφορία πάνω από την Αθήνα και γεννά κινδύνους και από τις ελλείψεις που υπάρχουν στα αεροδρόμια. Ζήσαμε τέτοια παραδείγματα, που δεν μπορούσαν να προσγειωθούν αεροπλάνα, διότι δεν υπήρχε ο διασωστικός αφρός.

Πάμε στο οδικό δίκτυο, για το οποίο οι συνάδελφοι αναλυτικά παρουσίασαν την κατάσταση. Έχω να προσθέσω ένα στοιχείο, το οποίο είναι ενδεικτικό: Το 50% της Εγνατίας Οδού στο Νομό Ροδόπης έχει κατασκευαστεί. Το 50% του κατασκευασμένου δικτύου της Εγνατίας Οδού σήμανε στην πράξη για ένα χρόνο 70% μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Να, λοιπόν, ένα παράδειγμα που αναδεικνύει ανάγλυφα τη σημασία που έχει το σωστό, το καλό, το ποιοτικό οδικό δίκτυο για τα ατυχήματα. Φαντασθείτε αυτή η καθυστέρηση τόσων χρόνων στην κατασκευή ή τη βελτίωση του οδικού δικτύου πόσες ανθρώπινες ζωές σημαίνει. Φαντασθείτε πόσες ανθρώπινες ζωές σημαίνει η μη αντικατάσταση των παλαιών με νεότερα Ι.Χ. Φαντασθείτε πόσες ανθρώπινες ζωές σημαίνει στην πράξη η μη εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου και η απελευθέρωση του οδικού δικτύου, διότι πολλές εμπορευματικές μεταφορές ή και

μεταφορές ανθρώπινου δυναμικού θα μπορούσαν να έχουν φορτωθεί στο σιδηρόδρομο και έτσι να ελαφρυνθεί κάπως το οδικό δίκτυο.

Αλλά η κορυφή του παγόβουνου σε όλη αυτήν την υπόθεση, που λέγεται διάλυση του κράτους και ατομία της Κυβέρνησης ή αδυναμία να αντιμετωπίσει τα προβλήματα, είναι το ναυάγιο του «ΣΑΜΙΝΑ». Έχουμε από τη μία πλευρά τη μονοπωλιακή λειτουργία μίας συγκεκριμένης εταιρείας, η οποία ουσιαστικά εκμεταλλεύεται για πολύ καιρό όλες τις διαθαλάσσιες μεταφορές. Έχουμε την εκχώρηση σε κομματικούς φίλους και στελέχη της Κυβέρνησης μιας εταιρείας, η οποία προστατεύθηκε για να κρατήσει το μονοπωλιακό της χαρακτήρα και παράλληλα διασφάλισε σε πολλές περιπτώσεις άδειες για καράβια τα οποία δεν πληρούσαν τις προϋποθέσεις και τα οποία δεν είχαν ελεγχθεί επαρκώς για τα σωστικά τους μέσα. Και έχουμε και την κακία στιγμή που χάθηκαν πάνω από ογδόντα ζωές, διότι το ελληνικό κράτος ήταν αδύναμο, ήταν ανύπαρκτο, δεν μπορούσε να δραστηριοποιήσει τους μηχανισμούς του και να αποδείξει την υπαρξή του. Και ό,τι διεσώθη, διεσώθη από την ιδιωτική πρωτοβουλία των ριψοκίνδυνων ψαράδων των γειτονικών νησιών.

Σκεφθείτε τώρα τη σχέση που αναπτύσσεται, διότι αυτή η εταιρεία ακριβώς ήταν η εταιρεία που μετέφερε δωρεάν τους επιβατικούς του ΠΑΣΟΚ στις εκλογές και γι' αυτό και χθες δεν είχε το θάρρος εδώ η Κυβέρνηση να ομολογήσει τις δικές της υπερβάσεις στα χρήματα που δαπάνησε για τις εκλογές.

Η κατάσταση του μεταφορικού δικτύου, των μέσων μεταφοράς αλλά και των μέσων υποδομής που προκύπτει από τη διάλυση ή την ανυπαρξία της Κυβέρνησης, σηματοδοτεί δύο πράγματα: Κίνδυνο για τους πολίτες και δυσφήμιση για τη χώρα. Και το κόστος το οποίο καλούμαστε να πληρώσουμε δεν είναι μόνο η καθημερινή απώλεια των ανθρωπίνων ζωών των συμπολιτών μας, αλλά είναι βεβαίως και η σπύλωση του ονόματος της Ελλάδας στο εξωτερικό, διότι με γεωμετρική πρόοδο διαδίδονται τα αρνητικά μηνύματα και προσβάλλεται η χώρα αυτή, η οποία αν μη τι άλλο την ανθρώπινη ζωή και την ανθρώπινη αξία στο παρελθόν την έχει σεβαστεί ως υπέρτατη αξία του ανθρώπινου και διαχρονικού πολιτισμού.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο. Πόσο χρόνο θέλετε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Είκοσι λεπτά, κύριε Πρόεδρε, και τη δευτερολογία μου θα την έχει ο κ. Βούλγαρης.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, με απορία παρακολουθώ την πορεία της Νέας Δημοκρατίας. Ένα νέο πεδίο, το οποίο βρίσκει, είναι το εμπόριο του τρόμου. Και το λέω αυτό διότι παρακολουθώ σήμερα πραγματικά έκπληκτος να αναφέρεται, για παράδειγμα, στις αεροπορικές μεταφορές και να αναδεικνύει ανύπαρκτους κινδύνους ακόμα και για το νέο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Θυμάμαι και θα πρέπει να θυμόμαστε, διότι το μείζον πρόβλημά μας είναι η ρηχή μνήμη ότι επανειλημμένα, πριν ανοίξει το νέο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», υπήρξε μια πολιτική, μικροπολιτική καθαρά επένδυση γύρω από τις συνθήκες ασφαλείας αυτού του αεροδρομίου.

Θυμάμαι τα «παράθυρα» των τηλεοπτικών σταθμών να γεμίζουν από «ειδικούς» στην ασφάλεια πτήσεων, πολιτικούς οι οποίοι έναντι πινακίου δημοσιότητας δημιουργούσαν μία άθλια εικόνα για τη χώρα τους, ανεύθυνη. Και βεβαίως η πραγματικότητα τους διέψευσε απολύτως και βεβαίως οι συνθήκες ασφαλείας πτήσεων του νέου αεροδρομίου είναι άψογες και βεβαίως αυτό αναγνωρίζεται διεθνώς. Τι έχει μείνει απ' όλη αυτήν την κουβέντα; Έχει μείνει η εντύπωση μιας ανευθυνότητας.

Και με έκπληξη παρακολουθώ ότι και σήμερα ακόμα από κεκτημένη ταχύτητα επαναφέρονται τα ίδια θέματα. Παρακολουθώ, για παράδειγμα, να λέγεται ότι έχουμε ραντάρ, τα οποία δεν είναι σε επιχειρησιακή εκμετάλλευση και αναφέρθηκε η

Θεσσαλονίκη.

Η Θεσσαλονίκη σας πληροφορώ ότι ήδη από το Δεκέμβριο του 2000 είναι σε πλήρη επιχειρησιακή ετοιμότητα, λειτουργεί απολύτως. Έχει επεκταίνει και έχει αναπτύξει τη χωρητικότητα του εναέριου χώρου της περιοχής Θεσσαλονίκης. Βεβαίως αν έχουμε μία πλήρη διάσταση σε στοιχεία, δεν θα μπορέσουμε να συνεννοηθούμε ποτέ.

Όπως επίσης, να σας πω ότι παρακολουθώ με έκπληξη να αναφέρεται ότι η μέση –λέει– ηλικία του στόλου της ΕΘΕΛ είναι τα είκοσι δύο και είκοσι τρία χρόνια. Δεν υπάρχουν αυτήν τη στιγμή παρά μόνον εκατόν πενήντα παλαιά λεωφορεία, τα οποία είναι της δεκαετίας του '80, όλα τα άλλα είναι καινούρια. Βγείτε στους δρόμους να δείτε. Δείτε τον καινούριο στόλο που έχουμε στα λεωφορεία. Δείτε τον καινούριο στόλο που έχουμε στα τρόλεϊ. Πώς είναι δυνατόν να κάνουμε πολιτικό διάλογο, όταν οι μεν παρουσιάζουμε το μαύρο και οι δε παρουσιάζουμε το άσπρο; Ας συνεννοηθούμε επιτέλους, στοιχεία είναι αυτά. Δεν είναι τίποτα το φοβερό. Έχουμε αυτήν τη στιγμή, πλην εκατόν πενήντα λεωφορείων, όλα καινούρια λεωφορεία που ο μέγιστος χρόνος ηλικίας τους είναι τα έξι ή επτά χρόνια. Τριακόσια καινούρια λεωφορεία φυσικού αερίου εντάσσονται μέχρι τέλος του μηνός. Ήδη τα εκατόν πενήντα ή εκατόν ογδόντα από αυτά –δεν θυμάμαι πόσα– κυκλοφορούν στους δρόμους, τα βλέπουν οι Έλληνες πολίτες.

Ακόμα δημιουργείται μία αίσθηση ότι υπάρχουν τραγικές συνθήκες εργασίας για τους οδηγούς της ΕΘΕΛ. Εγώ σας καλώ να κάνουμε μία μέρα μια ειδική κουβέντα για τις συνθήκες εργασίας των συγκεκριμένων οδηγών να δείτε ότι τους ζητούμε δύο βάρδιες το μήνα για δέκα μήνες, είκοσι μία βάρδιες το χρόνο, διπλές την ημέρα, όπως γίνεται σε όλα τα λεωφορεία του κόσμου. Με αυτόν τον τρόπο εξασφαλίζουμε κάτι πάρα πολύ απλό. Εξασφαλίζουμε να κυκλοφορούν σήμερα χίλια πεντακόσια λεωφορεία την ημέρα. Χίλια πεντακόσια λεωφορεία την ημέρα είναι στους δρόμους. Καλύπτουμε τις ώρες αιχμής.

Και αν μπορεί να γίνει και κάτι, για το οποίο πιστεύω ότι πρέπει όλες οι πολιτικές παρατάξεις, όλοι οι συνάδελφοι που είσθε εδώ –ο εκλεκτός κ. Παπαληγούρας, με τον οποίον μπορούμε να αθροίσουμε έναν κοινό λόγο- για να βελτιωθεί η καθημερινότητα των συμπολιτών μας να αναπτύξουμε τις λεωφορειολωρίδες, θα έχουμε ένα εκπληκτικά βελτιωμένο αποτέλεσμα στην κυκλοφορία...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Μόνο με την ανάποδη ροή των λεωφορείων, θα μπορέσουμε πράγματι να αξιοποιήσουμε τους λεωφορειοδρόμους.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ που συντάσσετε. Είναι και η ανάποδη ροή μια λύση. Πρέπει, λοιπόν, με ευθύνη και θάρρος να εφαρμόσουμε αυτές τις λύσεις.

Δεν είναι δημοφιλείς κατ' αρχήν οι εφαρμογές αυτές στους οδηγούς των Ι.Χ. αυτοκινήτων και το γνωρίζουμε όλοι. Μια πόλη όμως τεσσάρων εκατομμυρίων, όπως και το μητροπολιτικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, δεν μπορεί να λειτουργεί με συνθήκες που βολεύουν τους ιδιοκτήτες των Ι.Χ. αυτοκινήτων και ο λόγος είναι απλός. Διπλασιάζονται οι αριθμοί των αυτοκινήτων κάθε δεκαετία, ενώ δεν διπλασιάζονται οι πόροι. Πρέπει λοιπόν να πάρουμε μέτρα. Μέτρα γι' αυτό είναι οι λεωφορειολωρίδες.

Για τα μέτρα για την οδική ασφάλεια, έχω από το ΥΠΕΧΩΔΕ μία πλήρη σειρά έργων –και την καταθέτω- την οποία θα σας παρακαλούσα να τη μελετήσετε αναλυτικά, για να δείτε τα έργα τα οποία έχουν γίνει το τελευταίο διάστημα, που αφορούν στην αντιμετώπιση των μελανών περιοχών. Είναι έργα πολλών δισεκατομμυρίων δραχμών. Ας τη μελετήσετε και ας γίνει μία συζήτηση πάνω στο ειδικό αυτό θέμα.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός κ. Χρήστος Βερελής καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Δεν μπορώ όμως να ακούω σήμερα συνάδελφο να λέει για την Αιτωλοακαρνανία, όπου έχει γίνει μία σειρά από σημαντικότερα έργα και σημαντικότερες παρεμβάσεις –και το γνωρίζουν οι πάντες- ότι εκεί είναι η χώρα των σταυρών. Αν είναι δυνατόν!

‘Η δεν γνωρίζουν κάποιοι συνάδελφοι ότι στην Αιτωλοακαρνανία αυτήν τη στιγμή, με πρωτοβουλίες που έχουμε πάρει, ήδη κατασκευάζεται η γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, την οποία κάποια στιγμή λαθεμένα, άκομψα, εκ παραδρομής αναφέρατε εσείς ως έργο μακέτα; Είναι ένα έργο που το βλέπει όποιος πηγαίνει στο Ρίο-Αντίρριο. Περνάνε εκατοντάδες άνθρωποι. Δεν μπορεί να κρύψει κανείς την πραγματικότητα. Είναι ένα έργο το οποίο κατασκευάζεται μέσα στα χρονοδιαγράμματά του και θα λειτούργησει το 2004. Τότε θα δοθεί στην κυκλοφορία.

‘Η δεν γνωρίζετε ότι έχει ολοκληρωθεί αυτήν τη στιγμή το σύνολο των μελετών για το Δυτικό Άξονα; ‘Η δεν γνωρίζετε ότι κατασκευάζονται οι παρακάμψεις του Αγρινίου, οι παρακάμψεις της Άρτας, οι οποίες θα μειώσουν το χρόνο μέχρι τα Γιάννενα κατά μία ώρα, θα κόψουν δηλαδή περίπου πενήντα έξι χιλιόμετρα;

‘Η δεν γνωρίζουν ότι έχουν κατασκευαστεί οδικά δίκτυα ευρύτατα σε όλη την περιοχή;

Εγώ θα ήθελα να σας παρακαλέσω, επειδή τα θέματα αυτά πραγματικά είναι πάρα πολύ σοβαρά, πρώτα-πρώτα να μη δημιουργούμε προβλήματα στην εικόνα της χώρας.

Αναφέρθηκε ο εκλεκτός συνάδελφος κ. Χειμάρης στο αμερικάνικο F.A.A. Συντάσσετε εσείς με τις απόψεις του F.A.A.; Μιας οργάνωσης, μιας ξένης υπηρεσίας που μένει το F.A.A., η οποία ήρθε εδώ και μας όρισε ως κατηγορία Β', χωρίς όμως παράλληλα να υπάρξει κανένα άλλο μέτρο; Και καλούμε τώρα το F.A.A. και θα έρθει το καλοκαίρι. Θα δείτε που θα υπάρξει κατηγοριοποίηση.

Δεν ξέρω ποιος σας τα πληροφορεί αυτά τα πράγματα και γιατί σας τα πληροφορεί και σας παρασύρει. Το J.A.A. ουδέποτε έθεσε θέμα να βγούμε από τους κόλπους του, να βγούμε εκτός αυτής της ευρωπαϊκής οργάνωσης. Αντιθέτως το J.A.A. θεωρεί ότι δεν είναι σωστή η μεταχείριση την οποία επεφύλαξε στην Ελλάδα το F.A.A., η αμερικάνικη δηλαδή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Επί λίγες ημέρες το F.A.A. έκανε μία δυσμενή μεταχείριση στην Ολυμπιακή Αεροπορία και την ήρε αμέσως, διότι ήξεραν οι πάντες ότι ήταν μία άδικη μεταχείριση.

Εγώ δεν μπορώ να γνωρίζω ποιος ήταν ο λόγος για τον οποίο το F.A.A. έκανε κατηγοριοποίηση ή όπως ξέρετε ενδεχομένως, η Ελλάδα δεν είχε κατηγοριοποιηθεί, δεν υποβιβάστηκε. Κατηγοριοποιήθηκε τώρα και την έβαλαν στη δεύτερη κατηγορία.

Αυτό το οποίο γνωρίζουμε είναι ότι με τις συζητήσεις που έχουμε κάνει στη Βουλή, έχουμε πλέον δημιουργήσει όλες εκείνες τις προϋποθέσεις ενσωμάτωσης στο ελληνικό δίκαιο όλων των διεθνών κανόνων και γνωρίζετε πολύ καλά ότι μια σειρά από τέτοιους διεθνείς κανόνες ήδη έχει ενσωματωθεί.

Πρόσφατα ψηφίσαμε μαζί στη Βουλή νόμο, ο οποίος δημιουργεί όλες εκείνες τις προϋποθέσεις για να είμαστε πλήρως εναρμονισμένοι με τον ICAO. Επίσης γνωρίζετε ότι έχουμε στείλει τα προεδρικά διατάγματα για την πτητική λειτουργία δημοσίων αερομεταφορών στα αεροπλάνα, το ANEX 13 της σύμβασης του Σικάγου, το ANEX 8 της ίδιας της συμβάσεως και μία σειρά από άλλες εναρμονίσεις, οι οποίες έχουν γίνει. Έχουμε ήδη αναπτύξει ένα σημαντικό αριθμό επιθεωρητών για τα αεροσκάφη, εμπειροτάτους ανθρώπους από την διεθνή οικογένεια της πολιτικής αεροπορίας και ήδη φθάνουμε να είμαστε σε ένα επίπεδο που μας επιτρέπει και σε θέματα εναρμονίσεων, ακόμα και σε τυπικά θέματα, να μην έχουμε κανένα απολύτως πρόβλημα.

Να έρθω για λίγο ακόμη στο θέμα του νέου διεθνούς αεροδρομίου. Από τις 28 Μαρτίου μέχρι τις 4 Μαΐου ένα εκατομμύριο τριακόσιοι τριάντα δύο άνθρωποι ταξίδεψαν από το νέο αεροδρόμιο. Έγιναν δεκαεπτά χιλιάδες εξακόσιες εξήντα οκτώ πτήσεις, η εικόνα η οποία υπάρχει για το νέο αυτό αεροδρόμιο διεθνώς είναι εξαιρετική, υπήρξε πρόβλημα μόνον τις πρώτες πενήντα πέντε ώρες. Σας πληροφορώ, όμως και το γνωρίζουν οι πάντες ότι σε όλα τα καινούρια αεροδρόμια, τα οποία άρχισαν τη λειτουργία τους από το μηδέν εκ μεταφοράς, υπήρξαν πολύ μεγαλύτερα προβλήματα, υπήρξαν διακοπές λειτουργίας επί ημέρες ή επί εβδομάδες και υπήρξαν και οι καταρρεύσεις στη λειτουργία. Δεν έγινε αυτό εδώ και είμαστε περήφανοι γι'

αυτό. Είμαστε περήφανοι, διότι εργαστήκαμε, διότι συντονίσαμε υπηρεσίες και διότι υπήρξε ένα εξαιρετικό αποτέλεσμα.

Είναι δυνατόν επ' αυτού να είμαστε εδώ στη Βουλή και να διαφωνούμε; Δεν είναι δικό μας, κύριοι, το αεροδρόμιο. Δεν είναι το αεροδρόμιο αυτό ούτε του ΠΑΣΟΚ ούτε κανενός. Είναι αεροδρόμιο το οποίο πληρώθηκε από χρήματα των ευρωπαίων φορολογουμένων και είμαστε υπερήφανοι που έχει γίνει ένα σωστό αεροδρόμιο, το οποίο αναβιβάζει τις προοπτικές η χώρα μας να έχει μια καλύτερη λειτουργία και να προσελκύει τουρισμό.

Στις οδικές μεταφορές ήθελα να σας πω ότι πραγματικά μας συγκλονίζει όλους το γεγονός και η Βουλή έχει κάνει και επιτροπή στο παρελθόν, ότι έχουμε πάνω από δύο χιλιάδες θανάτους. Υπάρχει μια προσπάθεια συστηματικής αντιμετώπισης αυτού του γεγονότος. Γνωρίζουμε επίσης ότι πάνω από 100 δισεκατομμύρια κόστος το χρόνο έχουμε από αυτά τα τροχαία ατυχήματα, τα οποία κόστη πηγαίνουν στα ασφαλιστικά ταμεία, σε συντάξεις και σε απώλεια ωρών εργασίας. Αυτό είναι η δεύτερη οικονομική παράμετρος, όμως, ακόμη ότι έχουν γίνει συστηματικότερες προσπάθειες. Γνωρίζουμε ακόμη ότι το Υπουργείο Μεταφορών κάνει μία συστηματική προσπάθεια η οποία αποδίδει. Επίσης, γνωρίζουμε ότι υπάρχει η εθνική επιτροπή τροχαίων ατυχημάτων και οδικής ασφάλειας, η οποία έχει μία σειρά από μέτρα για τα οποία θα σας μιλήσει ο κ. Βούλγαρης και ήδη έχουμε τα πρώτα αποτελέσματα. Το 2000 σε σχέση με το 1999 έχουμε μια μείωση μικρή -υπάρχει όμως μείωση- κατά 6% των θανατηφόρων ατυχημάτων. Και τα αποτελέσματα για το 2001 σε σχέση με το 2000 μέχρι στιγμής είναι αποτελέσματα τα οποία μας δίνουν μια δύναμη να συνεχίσουμε. Και όλα αυτά παρ' ότι η κίνηση των Ι.Χ. αυτοκινήτων διαρκώς αυξάνεται.

Πιστεύουμε, λοιπόν, ότι με συστηματική δουλειά, με ενημέρωση, με έργα τα οποία γίνονται, θα έχουμε αποτελέσματα, τα οποία θα είναι θετικά.

Έχουμε μία σειρά από μέτρα για τον οδηγό. Δεν θέλω να σας κουράσω και να σας πω τα επί μέρους μέτρα. Γνωρίζετε ότι αναμορφώνουμε τη διαδικασία απόκτησης διπλώματος οδηγικής και ένα μέτρο το οποίο συζητούμε αυτήν τη στιγμή είναι υποχρεωτικά να γίνονται ώρες εκπαίδευσης στο εθνικό δίκτυο πάνω στους εθνικούς δρόμους εκεί που δημιουργούνται πάρα πολλά ατυχήματα. Επειδή, όμως, μιλούμε περί τροχαίων ατυχημάτων, ήθελα να σας πω ότι τα τροχαία ατυχήματα σε ποσοστό άνω του 40% γίνονται μέσα στον αστικό ιστό και η πλειοψηφία από αυτά γίνονται σε ώρες που αναφέρονται σε λεγόμενο τρίτο οκτάωρο, από τις 11 το βράδυ μέχρι τις 7 το πρωί.

Τα συμπεράσματα μιλούν μόνα τους. Υπάρχει ανάγκη εκπαίδευσης, υπάρχει ανάγκη ενημέρωσης, υπάρχει ανάγκη δημιουργίας άλλων προτύπων.

Διάβαζα πριν από λίγο καιρό τη νεκρολογία ενός νεαρού παιδιού στην πατρίδα μου, το οποίο σε ηλικία είκοσι ετών έχασε τη ζωή του. Την έχασε νύχτα σε ένα σημείο, όπου η ταχύτητα φαίνεται ότι ήταν πάρα πολύ υψηλή. Και η νεκρολογία ήταν, αυτό το παιδί, το οποίο ήταν ατίθασο, το οποίο ήταν ασυμβίβαστο, τι κρίμα που χάθηκε. Σκεπτόμουν ότι πραγματικά η περιγραφή και μόνο φθάνει για να καταλάβουμε πόσο λανθασμένα πρότυπα αφήνουμε να δημιουργούνται για τα παιδιά. Εκεί πιστεύω ότι πρέπει να συνεργαστούμε και εκεί πρέπει να δώσουμε εξετάσεις σαν κοινωνία και σαν πολιτικό σύστημα, προκειμένου να πείσουμε όλους αυτούς ότι αυτήν τη στιγμή το μεγάλο στοιχείο δεν είναι η μαγκιά στο δρόμο, το μεγάλο στοιχείο είναι το να προστατεύεις άλλες ζωές και αυτός ο οποίος το καταφέρνει είναι αυτός στον οποίον αξίζει το μπράβο. Αυτός πρέπει να έχει τα συγχαρητήρια, αυτός είναι ένας άνθρωπος θετικός γι' αυτήν την κοινωνία.

Σε σχέση με το όχημα δημιουργούμε προϋποθέσεις να υπάρχει καλύτερος έλεγχος στο όχημα. Ο στόλος των οχημάτων αυτήν τη στιγμή έχει σε πολύ μεγάλο βαθμό ανανεωθεί και αυτό οφείλεται στην ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας. Το γνωρίζουν οι πάντες αυτό το πράγμα. Οφείλεται στο ότι οι νεοελλήνες έχουμε τη δυνατότητα να αλλάζουμε τα αυτοκίνητά μας.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Δ'

Αντιπρόεδρος της Βουλής κα. **ANNA ΜΠΕΝΑΚΗ-ΨΑΡΟΥΔΑ**)

Υπάρχουν πάνω από δύο εκατομμύρια αυτοκίνητα σύγχρονης τεχνολογίας και υπάρχουν περίπου δύο εκατομμύρια που είναι παλαιότερης τεχνολογίας. Υπάρχει η ανάγκη συστηματικού και σωστού ελέγχου αυτών των οχημάτων και σας έχουμε ενημερώσει ότι η απόφασή μας είναι σταθερή και θα δημιουργήσουμε παράλληλα με τα δημόσια ΚΤΕΟ και ιδιωτικά. Διότι στόχος μας είναι να υπάρχει απόλυτη βελτίωση των όρων ελέγχου των αυτοκινήτων. Και στόχος μας ακόμα είναι να υπάρξει μια αύξηση των παρεχομένων υπηρεσιών για να μην υπάρχει ταλαιπωρία του πολίτη στους χώρους που γίνονται οι έλεγχοι των οχημάτων.

Πιστεύουμε ότι με αυτήν την προοπτική θα υπάρξει μια εξαιρετική βελτίωση.

Κύριοι συνάδελφοι, η οδική ασφάλεια πραγματικά έχει μια σειρά από θέματα τα οποία αγγίζουν τις αεροπορικές μεταφορές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Και εκεί θα ήθελα να σας πω ότι σε σχέση με τις κινήσεις οι οποίες γίνονται στο σιδηροδρομικό δίκτυο έχουμε και τελευταία χρόνια πρώτα από όλα απόλυτη συνέπεια στις συντηρήσεις που γίνονται. Δεν ξέρω γιατί τα στοιχεία αυτά τα συζητήσαμε και την άλλη φορά. Έρχονται εδώ, ενώ αποδεικνύονται λανθασμένα. Έρχονται εδώ έγγραφα όπως για την περίπτωση του κατασκευαστή «ADTRANZ» και εσείς εξακολουθείτε πάλι από κεκτημένη ταχύτητα και επαναφέρετε το θέμα αυτό στη συζήτηση.

Ποιο είναι το νόημα αυτών των συζητήσεων αν δεν ενσωματώνουμε μετά από τις απαντήσεις που δίνουν οι αρμόδιοι Υπουργοί όλα αυτά τα πράγματα στο γνωστικό περιεχόμενο του κοινοβουλευτικού διαλόγου; Γιατί κάνουμε αυτές τις συζητήσεις;

Επανήλθε πάλι το θέμα σήμερα ενώ είχαμε απαντήσει και την άλλη φορά. Σας είχαμε επίσης καταθέσει και έγγραφα. Είχε δώσει συγχαρητήρια η «ADTRANZ» για το επίπεδο συντήρησης που υπάρχει στα τρένα, τα οποία είναι κατασκευη δική σας.

Μπήκε θέμα με την πυρκαγιά που έγινε σε ένα INTERCITY. Θα σας πει ο κ. Βούλγαρης ποια είναι τα αποτελέσματα της επιτροπής. Το πόρισμα της επιτροπής είναι απολύτως συγκεκριμένο. Μιλά για υπερθέρμανση ενός ηλεκτρικού στοιχείου. Είναι αυτό θέμα το οποίο πρέπει να αναδεικνύουμε;

Θα σας πω όμως και κάτι άλλο. Βλέπετε ότι υπάρχει μια θετική προσπάθεια στους σιδηροδρόμους υπάρχει ένα μεγάλο επενδυτικό πρόγραμμα. Βλέπετε ότι έχουμε μια εντυπωσιακή αύξηση της κίνησης στους σιδηροδρόμους, που σημαίνει ότι οι πολίτες εμπιστεύονται τους ελληνικούς σιδηροδρόμους. Σημαίνει ότι οι πολίτες τους επιλέγουν. Μέσα στα μέσα της δεκαετίας που διανύουμε θα έχουμε μια εντυπωσιακή αύξηση της σιδηροδρομικής κίνησης. Η αύξηση αυτή θα γίνει και στο μεταφορικό κομμάτι εμπορευμάτων και στο μεταφορικό κομμάτι των επιβατών. Κι αυτό διότι στα μέσα της δεκαετίας θα έχουμε πλέον ένα απολύτως σύγχρονο δίκτυο υποδομών και μια σύγχρονη σύνθεση του τροχαίου υλικού των σιδηροδρόμων.

Πιστεύω ότι η συζήτηση αυτή βοηθά πάρα πολύ όταν παρουσιάζουν μια εικόνα η οποία πραγματικά δίνει στοιχεία και δίνει στοιχεία και σε μας μετά από μια καλόπιστη κουβέντα να έχουμε βελτιωτικές κινήσεις. Συζητήσεις που δεν εδράζονται πάνω σε σωστά στοιχεία το μόνο το οποίο κάνουν είναι να δημιουργούν κάποιες φραστικές διαδικασίες διαξιφισμών, που δεν προσφέρουν ούτε στο θέμα που μας απασχολεί ούτε στον κοινοβουλευτικό διάλογο.

Εγώ θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για την ευκαιρία που δώσατε να αναφέρουμε τα πράγματα αυτά και θα παρακαλούσα μετά τον Υφυπουργό κ. Βούλγαρη να μας καταθέσει μια σειρά από στοιχεία που είναι εντόνως αποκαλυπτικά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ : Κυρία Πρόεδρε, δεν θα ήταν κανονικότερο να πάρει την πρωτοβουλία να μιλήσει ο Υφυπουργός δευτερολογών αφού δηλαδή έχει τη δυνατότητα να ακούσει και τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας;

Άλλωστε κατ' αυτόν τον τρόπο, -αν δηλαδή παρέχεται η

δυνατότητα μετά από τον όποιο Υπουργό να παρελαύνουν και όσοι Υφυπουργοί είναι σε κάθε Υπουργείο- όπως αντιλαμβάνεστε, καταστρατηγείται και ο συνολικός χρόνος που έχει στη διάθεσή της η Αντιπολίτευση ως αναλογία στον αντίστοιχο που χρησιμοποιεί η Κυβέρνηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε συνάδελφε, όπως ξέρετε οι Υπουργοί λαμβάνουν το λόγο όποτε θέλουν. Εκτός αυτού δευτερολογία του Υπουργού υπάρχει για να απαντήσει. Και πάντως ως προς το χρόνο θα τηρηθεί ο συνολικός χρόνος, όπως προβλέπεται στον Κανονισμό.

Ορίστε, κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε συνάδελφε, δεν θα σπαταλήσω περισσότερο χρόνο απ' αυτόν που δικαιούμαι.

Κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα και από τη δική μου την πλευρά να πω ότι παρακολούθησα με πάρα πολλή προσοχή τις τοποθετήσεις σας, αλλά αυτές περιορίστηκαν σε επίπεδο αναφοράς και καταγραφής γεγονότων, τα οποία βέβαια είναι γνωστά στην κοινή γνώμη και τα οποία δεν οδηγούν στο ασφαλές συμπέρασμα ότι το επίπεδο ασφαλείας στα διάφορα μέσα μεταφοράς στη χώρα μας είναι απαράδεκτο.

Δεύτερον, διαπίστωσα μετά λύπης μου, κύριοι συνάδελφοι, ότι πέρα από την παράθεση των συγκεκριμένων γεγονότων, τα οποία έχουν συμβεί δεν αναφέρατε προτάσεις ή στρατηγικές ή πολιτικές για να μας βοηθήσετε και να συνδράμετε στην προσπάθεια που κάνει όλη η κοινωνία, όχι μόνο η Κυβέρνηση, και όλοι οι φορείς, για να μπορέσουμε να λύσουμε το πρόβλημα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δύο είναι τα βασικά στοιχεία, τα οποία συνθέτουν το θέμα της ασφαλείας στις μεταφορές. Το πρώτο είναι η στρατηγική αντιμετώπιση του προβλήματος σε ένα βάθος χρόνου για να μπορέσουμε σταδιακά να μειώσουμε ή και να εξαλείψουμε το πρόβλημα αν και αυτό είναι δύσκολο και δεν έχει συμβεί σε κανένα μέρος του κόσμου.

Το δεύτερο είναι ο μηχανισμός για την άμεση αντιμετώπιση των επιπτώσεων ενός ατυχήματος.

Με ορισμένα στοιχεία και δεδομένα τα οποία θα σας καταθέσω, τα οποία βασίζονται τόσο σε στρατηγικές όσο και σε μηχανισμούς αντιμετώπισης ατυχημάτων, θα προσπαθήσω να περιγράψω με λίγα λόγια την εικόνα της ασφαλείας των μεταφορών στη χώρα μας, που είναι -πρέπει να πούμε, κύριοι συνάδελφοι- από τις πιο ασφαλείς στον κόσμο και δεν υπάρχει μια εικόνα πλήρους διάλυσης ή αποδιοργάνωσης του δημόσιου τομέα, της πολιτείας ή όλων εκείνων των οργανισμών που έχουν την ευθύνη για την ασφάλεια στις μεταφορές.

Πολύ γρήγορα για την οδική ασφάλεια. Πρέπει να πω, όπως πολύ σωστά επισημάνατε και σεις, ότι η οδική ασφάλεια στις σύγχρονες κοινωνίες είναι ένα μείζονος σημασίας θέμα με ιδιαίτερες επιπτώσεις τόσο στην οικονομική όσο και στην κοινωνική ζωή του τόπου. Βέβαια η διεθνής εμπειρία των τελευταίων ετών καταδεικνύει ότι η άσκηση μιας συγκροτημένης και ορθολογικής πολιτικής για την πρόληψη των οδικών ατυχημάτων, η οποία βέβαια θα πρέπει να υποστηρίζεται από μία συνεχή και διαρκή έρευνα για την εφαρμογή συγκροτημένων και συνοπτικών πρακτικών -αποτελεί τον καλύτερο τρόπο για να μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε αυτό το μεγάλο κοινωνικό πρόβλημα της ασφαλείας στις μεταφορές και συγκεκριμένα σ' αυτές τις οδικές μεταφορές. Και προς αυτήν την κατεύθυνση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προχωρούμε.

Συγκροτήσαμε ένα επιτελικό διυπουργικό όργανο που έχει πρόεδρο τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης και μέλη Υφυπουργούς από τα Υπουργεία Δημοσίων Έργων, Εθνικής Οικονομίας, Μεταφορών, Εσωτερικών και Υγείας και Πρόνοιας. Συγκροτήσαμε μια πολιτική για την ανάπτυξη του στρατηγικού σχεδίου για τη βελτίωση της οδικής ασφαλείας στην Ελλάδα με χρονικό ορίζοντα το 2001-2005. Αυτή η πολιτική χαράχθηκε σύμφωνα με μελέτη που ανατέθηκε από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας στο ΕΜΠ. Η μελέτη αυτή παραδόθηκε πριν από δύο μήνες, το Μάρτιο συζητήθηκε στη Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφαλείας και υιοθετήθηκε και σύμφωνα μ' αυτήν τη στρατηγική και πολιτική παίρνουμε όλα τα μέτρα για να μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε το πρόβλημα της οδικής ασφαλείας.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Αλέξανδρος Βούλγαρης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα μελέτη, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επίσης εκπονήσαμε ένα χρηματοοικονομικό πρόγραμμα για την οδική ασφάλεια με εξασφαλισμένους πόρους από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης που χειρίζεται το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και το οποίο θα αποτελέσει μια μακροπρόθεσμη σχεδιασμένη πολιτική παρέμβαση για να στηρίζουμε αποτελεσματικά το πρόβλημα.

Προχωρήσαμε επίσης σε δράσεις και σε συγκεκριμένα μέτρα σε τέσσερις βασικούς τομείς που συνθέτουν το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας. Το ένα είναι η συμπεριφορά του οδηγού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γνωρίζετε πολύ καλά ότι σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που έχουμε μέχρι σήμερα στη χώρα μας, η ευθύνη του οδηγού για τα ατυχήματα είτε είναι θανατηφόρα είτε είναι τραυματισμοί, ανέρχεται σε ποσοστό 73%, του αυτοκινήτου σε ποσοστό 8%, η κατάσταση των δρόμων σε ποσοστό 6% και άλλοι λόγοι 13%.

Αρα, θα πρέπει να ασχοληθούμε πολύ περισσότερο με το θέμα της συμπεριφοράς του οδηγού, η οποία σήμερα στην Ελλάδα είναι επιθετική. Και από τα στοιχεία τα οποία υπάρχουν από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης τα οποία δημοσιεύθηκαν - υπάρχουν πάρα πολλά στοιχεία, αλλά αυτά είναι χαρακτηριστικά και θα καταθέσω αυτό το ντοκουμέντο- φαίνεται πόσο συμμετέχει ο οδηγός στα ατυχήματα που γίνονται στους δρόμους.

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

Ο δεύτερος τομέας είναι ο έλεγχος των οχημάτων. Το τρίτο είναι η βελτίωση οδικής υποδομής για την οποία σας κατέθεσε στοιχεία ο κύριος Υπουργός για το ποια μέτρα λαμβάνουμε στα μελανά σημεία των δρόμων και ποιες κατασκευές γίνονται. Και τέταρτο είναι η ένταση της αστυνόμευσης.

Για τον οδηγό υπάρχουν τα μέτρα. Την αρμοδιότητα και την ευθύνη έχει το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Έχουμε μία σειρά μέτρων που αφορούν την αναμόρφωση του συστήματος εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψήφιων οδηγών με βελτιώσεις και μεταβολές οι οποίες γίνονται στο νομοθετικό πλαίσιο και άλλες διοικητικές πράξεις, ούτως ώστε να έχουμε απόλυτη αντικειμενικότητα και διαφάνεια των εξετάσεων χωρίς καμία δυνατότητα παρέμβασης.

Δεν θέλω να κουράσω, υπάρχουν προεδρικά διατάγματα τα οποία βρίσκονται υπό έκδοση, υπάρχουν αποφάσεις συναρμόδιων Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών, Παιδείας, Εσωτερικών, που υιοθετούν αυτά τα μέτρα. Και επίσης, ένα πάρα πολύ σημαντικό θα έλεγα μέτρο, το οποίο πρέπει να το αξιολογήσουμε ιδιαίτερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ότι το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών χρηματοδοτεί μέχρι πενήντα εκατομμύρια για κάθε δήμο το Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής. Είναι ένας χώρος περίπου πέντε στρέμματα που διαθέτουν οι δήμοι, γίνονται δρόμοι, κατασκευές, σήματα και μέσα σε αυτόν το χώρο εκπαιδεύονται όλα τα παιδιά για να αποκτήσουν μία εμπειρία στην πράξη, το πώς πρέπει να κυκλοφορούν στους δρόμους και τι προφυλάξεις πρέπει να παίρνουν για να αποφεύγονται ατυχήματα.

Στα Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής έχουν ενταχθεί εκατόν σαράντα δήμοι, έχουν εγκριθεί εξήντα μελέτες και στη φάση κατασκευής βρίσκονται σαράντα πάρκα.

Για το όχημα που είναι ένας δεύτερος παράγοντας σημαντικό στα οδικά ατυχήματα, το πιο σημαντικό μέτρο το οποίο έχει λάβει το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, είναι η εγκατάσταση συστήματος της λεγόμενης γραμμής αυτομάτου ελέγχου των οχημάτων, τα οποία έχουν εγκατασταθεί μέχρι στιγμής σε δέκα ΚΤΕΟ της χώρας. Είναι συνολικά είκοσι επτά γραμμές αυτομάτου ελέγχου, όπου με ηλεκτρονικό τρόπο επισημαίνονται τα σημεία εκείνα του αυτοκινήτου που πρέπει να ελεγχθούν. Αυτά καταγράφονται και εκτυπώνονται, ένα αντί-

γραφο παραμένει στην υπηρεσία, ένα παίρνει ο ιδιοκτήτης για να προχωρήσει και να διορθώσει το αυτοκίνητό του στα σημεία όπου υπάρχουν προβλήματα. Και αυτό το μέτρο είναι πολύ σημαντικό για να μπορέσουμε να διαμορφώσουμε, να δομήσουμε ένα πιο αξιόπιστο και αντικειμενικό σύστημα ελέγχου των οχημάτων.

Για την αστυνόμευση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπάρχουν πάρα πολλά στοιχεία από το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, τα οποία δείχνουν ότι υπάρχει μία ένταση της αστυνόμευσης.

Θα καταθέσω έναν άλλον πίνακα από το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, όπου καταγράφονται όλα τα στατιστικά στοιχεία. Έχουμε μια μείωση των ατυχημάτων και θανατηφόρων και παθόντων περίπου 6% το 2000 σε σχέση με το 1999. Φυσικά, αυτό δεν λέει τίποτα, αλλά είναι ένα στοιχείο ότι κάποια μέτρα τα οποία έχουμε λάβει ήδη έχουν αποδώσει καρπούς.

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

Υπάρχει ένα άλλο χαρακτηριστικό στοιχείο, το οποίο επίσης θα καταθέσω και είναι η ένταση της αστυνόμευσης που υπάρχει σε μεγάλες εξόδους, κυρίως από την Αθήνα και από τη Θεσσαλονίκη που είναι τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας μας. Κατά την περίοδο αργιών ή εορτών, και συγκεκριμένα για το Πάσχα του 2001, έχουμε μια τρομερά μεγάλη κινητοποίηση της Αστυνομίας όπου έχουμε μείωση σε σχέση με το 2000 των θανατηφόρων ατυχημάτων 45,5%, βαριά τραυματισμένων 51,7%, ελαφρά τραυματισμένων 35,7%. Δηλαδή, μεταξύ των δύο εορτών του Πάσχα 2000 και 2001 έχουμε μία μείωση κατά μέσο όρο 39,7%.

Και αυτό επίσης είναι χαρακτηριστικό στοιχείο των εντατικών μέτρων, τα οποία παίρνονται από το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και συγκεκριμένα από την Αστυνομία.

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

Θα αναφέρω ένα άλλο στοιχείο για το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης: Το 2000 ελέγχθηκαν για μέθη τριακόσιες εξήντα πέντε χιλιάδες τριακόσιοι ογδόντα οκτώ οδηγοί, δηλαδή είχαμε μια αύξηση σε σχέση με το 1999 48%, ενώ για παραβίαση του ορίου ταχύτητας ελέγχθηκαν το 2000 εκατόν εβδομήντα τρεις χιλιάδες διακόσιοι ενενήντα δύο οδηγοί, δηλαδή είχαμε μια αύξηση ελέγχου κατά 47% έναντι του 1999.

Επίσης, κύριοι συνάδελφοι, στα θέματα της ενημέρωσης της νεολαίας στα σχολεία έγινε μια πολύ μεγάλη προσπάθεια της πολιτείας κυρίως με το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και με καθηγητές αξιωματικούς της τροχαίας, όπου το σχολικό έτος 1999-2000 είχαμε δύο χιλιάδες επτακόσιες τέσσερις διαλέξεις που παρακολούθησαν εκατόν ενενήντα χιλιάδες μαθητές. Είναι πάρα πολύ σημαντικό θέμα σε σχέση με το μεγάλο πρόβλημα που έχουμε, την επιθετική οδήγηση, για να μπορέσουμε ως πολιτεία, χαράσσοντας μια συγκεκριμένη πολιτική και με συγκεκριμένα μέτρα, να περάσουμε σε μια νέα γενιά οδηγών. Και αυτή η νέα γενιά των οδηγών είναι σήμερα τα παιδιά. Εκπαιδεύοντας σήμερα τα παιδιά και δίνοντας όλα τα στοιχεία που χρειάζονται, και με τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής και με τη συνεχή εκπαίδευση, μπορούμε να αποκτήσουμε μια νέα γενιά οδηγών που να μην είναι επιθετική και να περιορίσουμε όσο είναι δυνατόν αυτό το μεγάλο ποσοστό της συμμετοχής των οδηγών στα ατυχήματα.

Για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, κύριοι συνάδελφοι, θέλω να πω ότι και σε προηγούμενη επερώτησή σας τονίσαμε -και τονίζουμε για άλλη μια φορά σήμερα, γιατί πιστεύουμε ότι η επανάληψη είναι και η μητέρα της μάθησης- ότι η Κυβέρνηση υλοποιεί ένα πολύ μεγάλο πρόγραμμα από κοινοτικούς και εθνικούς πόρους για τον εκσυγχρονισμό των ελληνικών σιδηροδρόμων, το οποίο βέβαια ολοκληρώνεται με το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Το πρόγραμμα αυτό βέβαια που συνεχίζει να χρηματοδοτείται από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης με ένα τρισεκατομμύριο διακόσια δισεκατομμύρια (1.200.000.000.000) δραχμές περίπου και που εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση, από τις αρμόδιες υπηρεσίες περιλαμβάνει πέντε βασικές ενότητες, τις οποίες θα αναφέρω πάρα πολύ γρήγορα:

Η πρώτη είναι η ολοκλήρωση του κύριου σιδηροδρομικού δικτύου Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη.

Η δεύτερη είναι η ενίσχυση, η βελτίωση και ο εκσυγχρονισμός του περιφερειακού σιδηροδρομικού δικτύου.

Η τρίτη είναι η σύνδεση του δικτύου με λιμάνια και βιομηχανικές περιοχές, όπως είναι η Πάτρα, το Ικόνιο, η Θεσσαλονίκη, ο Βόλος, η Καβάλα, η Αλεξανδρούπολη.

Η τέταρτη είναι η ηλεκτροκίνηση που θα έχει ως άμεσο αποτέλεσμα μαζί με την κατασκευή της διπλής γραμμής τη μεγάλη βελτίωση του χρόνου διαδρομής του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Και η πέμπτη είναι η σταθερή υποδομή που αποτελεί μια νέα τεχνολογία που συνδυάζει την τοποθέτηση της γραμμής σε σχέση με τους στρωτήρες. Αυτή η νέα τεχνολογία μπορεί να μας δώσει υψηλές ταχύτητες και μεγαλύτερη διάρκεια ζωής.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να καταθέσω στη Βουλή ένα πολύ εμπειριστικό και πολύ απλά παρουσιασμένο πρόγραμμα, το επενδυτικό πρόγραμμα του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ, που συντάχθηκε τον Απρίλιο του 2001 και που περιλαμβάνει όλα τα έργα τα οποία θα γίνουν στον ΟΣΕ είτε αυτά είναι κατασκευασμένα είτε κατασκευάζονται ή πρόκειται να κατασκευαστούν.

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

Αυτό το οποίο θα ήθελα να σας καταθέσω, διότι το αναφέρετε σ' ένα τμήμα της ερωτήσεως, είναι το πόρισμα που επισημαίνει τα αίτια -σε γενικές γραμμές αναφέρθηκε και ο Υπουργός- για το ατύχημα της πυρκαγιάς στο INTERCITY. Αυτό βέβαια δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να αποδοθεί σε απουσία μιάς, όπως τονίζετε, προληπτικής συντήρησης, γιατί απλούστατα ο συρμός στον οποίον είχαμε πρόσφατα το ατύχημα είχε ελεγχθεί πριν από τρεις μήνες, είχε περάσει από τη συντήρηση και από τον έλεγχο της λειτουργίας και είχε εκτελεστεί, όπως προβλέπεται από τους κανονισμούς, η προγραμματισμένη του συντήρηση.

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

Θα μου δώσετε τρία λεπτά, κυρία Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Θα σας παρακαλώ να μειώσετε και τα τρία λεπτά, γιατί έχουμε μία υπέρβαση.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ναι, θα συμπληρώσω στη δευτερολογία μου. Ευχαριστώ πολύ.

Το πόρισμα αυτό θα το καταθέσω στα Πρακτικά της Βουλής. Έγινε από μηχανικούς, αρχιμηχανικούς, διευθυντές του ΟΣΕ. Και έχουν ληφθεί όλα τα πορίσματα, τα οποία παραδόθηκαν και από την Πυροσβεστική Υπηρεσία και από άλλους εμπειρογνώμονες. Θα σας αναφέρω το κομμάτι που λέει τα αίτια.

«Το αίτιο εντοπίζεται στην εμπλοκή του ηλεκτρονόμου της ηλεκτρικής αντίστασης της κλιματιστικής συσκευής του εν λόγω οχήματος, που είχε ως αποτέλεσμα τη συνεχή λειτουργία της υπ' αυτού ελεγχόμενης ηλεκτρικής αντίστασης, την ανάπτυξη πολύ υψηλών θερμοκρασιών και την ανάφλεξη των περί αυτήν ευφλέκτων υλικών».

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

Διαπιστώνουμε δηλαδή, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι το αίτιο το οποίο προκάλεσε αυτό το ατύχημα και το οποίο διερευνήθηκε από πάρα πολλούς εμπειρογνώμονες -και από τον

ΟΣΕ και από την Πυροσβεστική Υπηρεσία και από ξένους εμπειρογνώμονες- δεν είναι αμέλεια ή οποιοδήποτε άλλη, θα έλεγα, αιτία, η οποία οφείλεται σε κακή συντήρηση ή σε οποιοδήποτε άλλο πρόβλημα. Πολλές φορές τα σύγχρονα μηχανήματα παρουσιάζουν προβλήματα, τα οποία βέβαια εντοπίζονται κατά τη διάρκεια της λειτουργίας τους και γι' αυτό έχουμε αυτήν τη συνεχή εξέλιξη της τεχνολογίας και στον τομέα των μέσων μαζικής μεταφοράς, όπως είναι και ο σιδηρόδρομος.

Για τα θέματα των αεροπορικών μεταφορών, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα αναφερθώ στη δευτερολογία μου.

Θα ήθελα, όμως, να πω ότι η Κυβέρνηση, όπως και όλος ο ελληνικός λαός, θέλει την Αντιπολίτευση να ανησυχεί για την ασφάλεια των μεταφορών στη χώρα μας. Δεν τη θέλει, όμως, να κινδυνολογεί. Γιατί όταν αυτό γίνεται, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χωρίς στοιχεία, απαξιώνει όλους αυτούς, όλους εμάς που μοχθούμε καθημερινά να βελτιώσουμε τις συνθήκες ασφαλείας των μεταφορών -όπως και άλλα θέματα και άλλα προβλήματα στη χώρα μας- και βέβαια απαξιώνει και την ίδια την Ελλάδα. Και αυτό πιστεύω ότι δεν της αξίζει.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Παπαληγούρας.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Κύριε Υπουργέ, δεν έχετε αντίρρηση προφανώς να πάρω το χρόνο ενός άλλου συναδέλφου για δευτερολογία.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Καμία αντίρρηση.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ευχαριστεί και το Προεδρείο.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Να έρθει, όμως, η ώρα να μιλήσουμε και εμείς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Εσείς είσθε Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Δεν θίγεστε από αυτό.

Ορίστε, κύριε Παπαληγούρα, έχετε το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τον Αύγουστο του 2004 θα διεξαχθούν οι Ολυμπιακοί Αγώνες. Δεν θα τους παρακολουθήσουν -η έμφαση στο «δεν»- περίπου επτά χιλιάδες συμπολίτες μας, δηλαδή σχεδόν όσοι φίλαθλοι χωρούν στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας, που θα έχουν μέχρι τότε θανατωθεί στα εκατό χιλιάδες περίπου τροχαία ατυχήματα, που θα επισυμβούν μέχρι τότε.

Είμαστε η χώρα της ανασφάλειας. Όχι η χώρα όπου εμπορεύεται ο τρόμος, όπως ισχυρίστηκε ο Υπουργός, αλλά η χώρα της ανασφάλειας σε όλα τα μέσα μεταφοράς, σε όλα τα μέσα συγκοινωνίας.

Αυτό ισχύει, όπως κατέδειξε μια πρόσφατη έρευνα του ευρωπαϊκού γενικότερου. Ισχύει, όμως, ειδικότερα για τον τομέα των μεταφορών, όπου πίσω από τη λαμπερή βιτρίνα των θεαματικών εγκαινίων και των υπερσύγχρονων σκηνικών, η πραγματικότητα είναι ανησυχητικά σαφής. Διαλυμένοι οικονομικά και διοικητικά φορείς, υποβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, βραδυπορία στην ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό των μεταφορικών δικτύων και των μεταφορικών μέσων, συμπτώματα διαφθοράς -η διαφθορά πια είναι πανταχού παρούσα στην Ελλάδα του ΠΑΣΟΚ- και βέβαια ως αναπόφευκτο επακόλουθο όλων αυτών, ένα δομικό πλέον έλλειμμα μεταφορικής ασφάλειας.

Τα στοιχεία είναι πράγματι ανατριχιαστικά. Το ανατριχιαστικό όμως, κύριοι της Κυβέρνησης, είναι ότι δεν συγκινείστε, δεν φαίνεται να κινητοποιείται η Κυβέρνηση. Τίποτα δεν είναι πια δυνατό να την ξυπνήσει από το μακάριο, από τον ανεύθυνο, από το μοιραίο λήθαργό της. Τι περιμένετε αλήθεια; Να αυξηθεί κι άλλο ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων; Όπως ανέφεραν οι εκλεκτοί συνάδελφοι, φθάνει τα τριάντα χιλιάδες ατυχήματα κατ' έτος, ενώ πάνω από δύο χιλιάδες Έλληνες χάνουν τη ζωή τους και τριάντα πέντε χιλιάδες περίπου τραυματίζονται. Σημειώνω μάλιστα ότι αυτοί οι αριθμοί έχουν αβυσσαλέα διαφορά με τους αντίστοιχους δείκτες στα άλλα κράτη της στην Ευρωπαϊκής Ένωσης.

“Όλα αυτά γιατί δεν έχετε πολιτική, δεν έχετε καν άποψη για το πρόβλημα της ασφάλειας, ειδικότερα της οδικής, ενώ στην πραγματικότητα έχετε εγκαταλείψει τη συντήρηση του ευρύτερου οδικού δικτύου, εξαντλώντας τις προτεραιότητές σας στα έργα βιτρίνας και στις φανταχτερές μακέτες.

Αφού δεν συγκινείσθε από την κοινωνική, από την ανθρώπινη παράμετρο, μήπως συγκινηθείτε ως αριθμολάγνοι από την οικονομική; Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών, οι αμιγώς υλικές ζημιές από ατυχήματα που συνέβησαν μέσα στο 1999 –είναι ο τελευταίος χρόνος με πλήρη στοιχεία– στοιχίσαν πενήντα δύο δισεκατομμύρια (52.000.000.000.) δραχμές –που καταβλήθηκαν– και εκκρεμούν στα δικαστήρια απαιτήσεις για άλλα πενήντα πέντε (55.000.000.000) δισεκατομμύρια δραχμές σε ζημιές.

Όλοι γνωρίζουμε ποιοι είναι οι βασικοί παράγοντες που ευθύνονται για τα οδικά ατυχήματα. Πρώτος –πρόδηλα– και κυριότερος το οδικό δίκτυο. Εκεί η ευθύνη σας είναι καταλυτική, καθώς επιτρέπετε ανθρωποκτόνες κακοτεχνίες και ελλιπή έως ανύπαρκτη συντήρηση. Εγκαταλείψατε κυριολεκτικά την υποδομή. Έφθασε να επέμβει εισαγγελέας στο ΥΠΕΧΩΔΕ –και μπορεί σύντομα να επέμβει στο Υπουργείο Μεταφορών–, επειδή η πολιτεία δεν είχε κάνει τίποτα για τα λεγόμενα «μελανά σημεία» του οδικού δικτύου, δηλαδή για τα σημεία που κατ’ εξακολούθηση συμβαίνουν, τα περισσότερα ατυχήματα, για τα σημεία «των προαναγγελθέντων θανάτων». Και εσείς αδιαφορείτε.

Δεύτερος παράγοντας που ευθύνεται για τα οδικά ατυχήματα, το όχημα. Εκεί οι ευθύνες σας συμβολίζονται από το γεγονός ότι στην Ευρώπη περνούν τα αυτοκίνητα από τεχνικό έλεγχο κατά μέσο όρο μια φορά στους δεκατέσσερις μήνες. Στην Ελλάδα τα αυτοκίνητα ελέγχονται από τα ΚΤΕΟ κατά μέσο όρο ανά οκτώ χρόνια! Ίσως έχετε επιτρέψει να συμβαίνουν αυτά, διότι ακριβώς δεν αντέχουν πια οικονομικά οι Έλληνες να καταβάλουν τα λίτρα που τα διεφθαρμένα ΚΤΕΟ που ανέχουσε.

Τρίτος παράγοντας ο οδηγός. Μόλις ένας στους πέντε “Έλληνες οδηγούς χρησιμοποιεί ζώνη ασφαλείας και κράνος. Αστυνόμευση δεν υπάρχει. Η οδική ασυδοσία ενθαρρύνεται από την απουσία κρατικού ελέγχου και εποπτείας στις εθνικές οδούς και στις αρτηρίες.

Θα μου πείτε: «Ποια αστυνόμευση, όταν ο ίδιος ο Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ προτρέπει τους οδηγούς να παρανομήσουν;» Πόσες φορές δεν ακούσαμε τον κ. Λαλιώτη να επαναλαμβάνει κατηγορηματικά ότι οι οδηγοί μπορούν να διανύσουν σε έξι λεπτά της ώρας τα δεκαπέντε χιλιόμετρα της Αττικής Οδού προς το ανέτοιμο αεροδρόμιο των Σπάτων; Προτρέπει δηλαδή τους οδηγούς να τρέχουν με εκατόν πενήντα χιλιόμετρα την ώρα, δηλαδή με τριάντα χιλιόμετρα περισσότερο από το ανώτατο όριο που προβλέπει ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας.

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων στο τελευταίο του δελτίο θεωρεί ότι «η αντιμετώπιση της οδικής ασφάλειας χαρακτηρίζεται» –αυτολεξεί το μεταφέρω– «από αβάσταχτη ελαφρότητα από πλευράς πολιτείας, από πλευράς Κυβέρνησης».

Καταγγέλλει επίσης τα εξής καταπληκτικά: Στις περιοχές εκτέλεσης έργων επί της οδού οι υπεύθυνοι εργολάβοι και επιβλέποντες μηχανικοί κάνουν μόνιμα και ατιμώρητα και σε συνεννόηση με το Υπουργείο εκπώσεις στην έγκαιρη και σωστή προειδοποίηση των οδηγών με την ελλιπή και ακατάλληλη –ιδιαίτερα μάλιστα για νυκτερινή οδήγηση– σήμανση των σημείων όπου διεξάγονται τα έργα.

Ακόμη σημειώνουν ότι στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης δεν υπάρχει ούτε ένας συγκοινωνιολόγος, προκειμένου να υποστηρίξει επιστημονικά τον κατάλληλο σχεδιασμό και την οργάνωση των προσπάθειών αστυνόμευσης που καταβάλλουν κάθε ημέρα χιλιάδες τροχονόμοι σε όλο το εθνικό δίκτυο.

Καταγγέλλουν ακόμη οι συγκοινωνιολόγοι ότι την ίδια στιγμή που η Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας –αυτή υπάγεται στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας– ετοιμάζει και υλοποιεί υποτίθεται ολοκληρωμένη επικοινωνιακή στρατηγική για την προώθηση της οδικής ασφάλειας, άλλη επιτροπή, η Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας –αυτή υπάγεται στο Υπουργείο Μεταφορών– υλοποιεί ανεξάρτητες εκστρατείες για την οδική ασφάλεια.

Επίσης καταγγέλλει η Ένωση Συγκοινωνιολόγων ότι σήμερα καμία υπηρεσία δεν γνωρίζει πόσο ακριβώς είναι οι νεκροί και τα θύματα των ατυχημάτων. Η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, η Τροχαία, τα διάφορα νοσοκομεία δίνουν εντελώς διαφορετικούς μεταξύ τους αριθμούς. Βέβαια, δεν είναι δυνατό να αναλυθεί έτσι η επικινδυνότητα του οδικού δικτύου, δηλαδή ο αριθμός των ατυχημάτων ανά οχηματοχιλιόμετρο, αφού καμία από τις συναρμόδιες υπηρεσίες δεν συλλέγει συστηματικά τα απαραίτητα στοιχεία για τα χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας.

Σιδηρόδρομοι: Τι περιμένετε, διερρωτώμαι, για να ασχοληθείτε σοβαρά με το πρόβλημα της συντήρησης και του ελέγχου του τροχαίου υλικού και των γραμμών του Ο.Σ.Ε.; Υπάρχει πιο επιτακτικό σήμα κινδύνου από αυτό που στέλνουν οι εκτροχιασμοί, οι πυρκαγιές στα τρένα, οι συγκρούσεις με τα αυτοκίνητα;

Ακούστε λοιπόν τα νούμερα: Συμβαίνουν στη χώρα μας ογδόντα εκτροχιασμοί τρένων το χρόνο, δηλαδή ένας εκτροχιασμός ανά τεσερισημίσις ημέρες, είκοσι πέντε πυρκαγιές σε τρένα το χρόνο, δηλαδή μία πυρκαγιά τρένου ανά δεκαπενθήμερο, ενενήντα συγκρούσεις τρένων με αυτοκίνητα το χρόνο, δηλαδή μία σύγκρουση τρένου με αυτοκίνητο κάθε τέσσερις ημέρες. Πάνω από όλα θρηνήσαμε τριάντα δύο νεκρούς και ενενήντα εννέα τραυματίες σε σιδηροδρομικά ατυχήματα κατά τη διάρκεια του τελευταίου μόνο χρόνου.

Μιλήσατε ειδικότερα μόλις πριν, κύριε Υφυπουργέ, για την πυρκαγιά στο INTERCITY. Δεν ακριβολογήσατε. Η πυρκαγιά ξεκίνησε από το μπαρ του τρένου και επεκτάθηκε ραγδαία μέσα από το σύστημα κλιματισμού σε όλο το τρένο, διότι δεν είχε συντηρηθεί ως όφειλε το σύστημα κλιματισμού.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Το τρένο που άρχισε η πυρκαγιά, εάν μου επιτρέπετε, κύριε συνάδελφε ...

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ: Από έλλειψη συντήρησης συνέβη.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε συνάδελφε, το βαγόνι που άρχισε η φωτιά δεν είχε μπαρ.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ: Δεν είναι ακριβές αυτό που λέτε. Ξεκίνησε από εκεί, καταγγέλλεται από τους εργαζομένους και μέσω των αεραγωγών του συστήματος επεκτάθηκε ...

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε συνάδελφε, σας κατέθεσα...

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ: Να μιλάμε και οι δυο μαζί δεν γίνεται, κύριε Υπουργέ. Σας άφησα να διακόψετε αλλά όχι άλλο, θα μπορέσετε να δευτερολογήσετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Παρακαλώ, κύριε Υφυπουργέ. Εφόσον δεν δέχεται διακοπή ο ομιλών, δεν γίνεται να συνεχίζετε.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ: Ας πληροφορηθείτε όμως εν τω μεταξύ, ας αξιοποιήσετε το χρόνο σας και ας ενημερωθείτε για το πώς ξεκίνησε η πυρκαγιά.

Μεταδόθηκε η πυρκαγιά μέσω των αεραγωγών του συστήματος κλιματισμού των τρένων.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε συνάδελφε, σας κατέθεσα το πόρισμα.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ: Και ως νοερό φόντο έχουμε αλληλόκληρες καταγγελίες για φαινόμενα διαφθοράς στον ευαίσθητο τομέα των σιδηροδρομικών έργων, συγκάλυψη κακοτεχνιών κλπ., που ουδόλως μάλιστα διερευνώνται –τα είπε ο αγαπητός συνάδελφος πριν– έστω και για τα μάτια.

Έρχομαι τώρα στις αεροπορικές μεταφορές. Η έναρξη της λειτουργίας του ανέτοιμου τότε και υπολειπόμενου σήμερα αεροδρομίου των Σπάτων συνέπεσε με την κατάταξη της χώρας μας από την αμερικανική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (την F.A.A.) στην κατηγορία των υπανάπτυκτων χωρών ως προς το επίπεδο της ασφάλειας των αερομεταφορών και των αεροδρομίων.

Μα, φθάσατε στο σημείο να αιτιάσθε την Αντιπολίτευση που το υπογραμμίζει και όχι τον εαυτό σας επιτρέψατε στην αρμόδια αυτή αμερικανική υπηρεσία, στην αντίστοιχη δηλαδή υπη-

ρεσία Πολιτικής Αεροπορίας της Αμερικής, να μας κατατάξει μαζί με τις άλλες αφρικανικές και υπανάπτυκτες ασιατικές χώρες σ' αυτήν την κατηγορία ασφάλειας; Απιάσθε την Αντιπολίτευση γι' αυτό;

Η αρμόδια επιτροπή για την ασφάλεια των πτήσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης πια, -όχι της Αμερικής- αποφάνθηκε ότι η διεύθυνση ασφάλειας πτήσεων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας δεν έχει τη δυνατότητα διενέργειας των απαιτούμενων ελέγχων στα αεροσκάφη. Εμείς φταίμε και γι' αυτό; Ενώ ο σύνδεσμος ευρωπαϊκών αεροπορικών αρχών -ο J.A.A.- διαπίστωσε μεγάλη καθυστέρηση στην εφαρμογή των διεθνών προτύπων και κανονισμών που αφορούν στις διαδικασίες πτήσης.

Υστερήσεις και αδυναμίες στον τομέα ασφάλειας των πτήσεων έχουν καταγγεληθεί άλλωστε από τους κατ' εξοχήν αρμοδίους, από την ίδια την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Γνωρίζετε καλύτερα από εμένα ότι δεν υπήρξε η αναγκαία, η προβλεπόμενη πεντάμηνη εξοικείωση των αεροελεγκτών στις καινούριες συνθήκες του νέου αεροδρομίου.

Επειδή έγινε μια γενικότερη αναφορά για το αεροδρόμιο, ας απαντήσω λέγοντας τα πράγματα με το όνομά τους. Το αεροδρόμιο αυτό έχει, -και μην κοροϊδεύμαστε- σημαντικές αδυναμίες στην υποδομή του. Γίναμε διεθνώς ρεζίλι με το εσπευσμένο, με το βιασμένο της λειτουργίας του. Υπάρχει κίνδυνος ακόμα υποβάθμισης του ίδιου του αεροδρομίου με επιπτώσεις και στην οικονομία μας και στον τουρισμό μας ειδικότερα. Και όλα αυτά γιατί για την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ φαίνεται ότι τα στοιχεία και οι προσωπικές βεντέτες μετράνε περισσότερο από την ουσία.

Γιατί αν το αεροδρόμιο «Βενιζέλος» λειτουργούσε για πρώτη φορά μετά την καλοκαιρινή αιχμή, πολλά από τα προβλήματα δεν θα αντιμετωπιζόνταν.

Και για να μιλήσω και για τη θάλασσα, πρέπει να ανακαλέσω και εγώ στη μνήμη σας το τραγικό ναυάγιο του «ΣΑΜΙΝΑ», τα όσα ήρθαν στο φως, δηλαδή μετά το ναυτικό αυτό δράμα και τα όσα φοβούμαι ότι δεν έγιναν έκτοτε από πλευράς ελληνικής πολιτείας, από πλευράς ελληνικής κυβέρνησης με την αναγκαία εξυγίανση της ελληνικής ακτοπολίας.

Στην Αίθουσα αυτή, αγαπητοί συνάδελφοι, πολλά λέχθηκαν και πολλά καταγγέθηκαν. Στοιχειοθετούν όλα αυτά ένα συμπέρασμα, εικονογραφούν μια θλιβερή, ανησυχητική πραγματικότητα.

Στην Ελλάδα του εκσυγχρονισμού η ενδημική πλέον υποβάθμιση έχει πλήξει και την ασφάλεια των συγκοινωνιών και την ασφάλεια των μεταφορών. Και η κατάσταση επιδεινώνεται με τεράστιο κόστος σε ανθρώπινες ζωές πρώτα απ' όλα, αλλά και στην ποιότητα της ζωής μας και συνολικά στην οικονομία της χώρας.

Τι περιμένει η Κυβέρνηση για να λάβει μέτρα, για να λάβει επαρκή μέτρα, για να λάβει αποτελεσματικά μέτρα; Δεν ανησυχεί για τα στοιχεία αυτά, για την εικόνα αυτή; Το «ΣΑΜΙΝΑ» μόνο δεν στοιχειώνει τον ύπνο σας;

Οι Έλληνες πολίτες, κύριοι της Κυβέρνησης έχουν το δικαίωμα να ταξιδεύουν χωρίς αίσθημα ανασφάλειας, να μπορούν να εμπιστεύονται τα ελληνικά αεροπλάνα, τα τρένα, τα πλοία, το οδικό μας δίκτυο. Το δικαίωμα αυτό τους το έχετε στερήσει.

Μας κατηγορήσατε ότι κινδυνολογούμε. Δεν είναι καινούριο αυτό. Η Κυβέρνηση έχει αποδείξει την ειδικεισή της στη συγκάλυψη, στην παρασιώπηση, στην εικονική πραγματικότητα και μας συκοφαντεί ότι τάχα εμείς εφευρίσκουμε αυτά που δέκα εκατομμύρια Έλληνες γνωρίζουν, βλέπουν, τα αισθάνονται στο πετσί τους.

Διακατέχετε από αλαζονική μακαριότητα. Και αυτή η αλαζονική μακαριότητα που σας διακατέχει, δημιουργεί επιπρόσθετη ανασφάλεια και αβεβαιότητα στο σύνολο της ελληνικής κοινωνίας. Ε, λοιπόν, το μόνο αισιόδοξο, το μόνο που επιτρέπει να ατενίζουμε το μέλλον με βεβαιότητα, με ασφάλεια, είναι το γεγονός ότι, όπως άλλωστε πανηγυρικά αποδεικνύουν και οι τελευταίες δημοσκοπήσεις, το ΠΑΣΟΚ έχει ουσιαστικά τελειώσει.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει

η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου κα Ασημίνα Ξηροτύρη.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΥΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Είναι πραγματικά πολύ σοβαρό, με τραγικούς δείκτες θα έλεγε κανείς, δραματικούς, το θέμα της ασφάλειας των μεταφορών, που συζητάμε σήμερα. Είναι ένα θέμα που έχει απασχολήσει πάρα πολλές φορές το Κοινοβούλιο.

Συνεχώς, κάθε μήνα σχεδόν ή κάθε Χριστούγεννα και Πάσχα σε μεγάλες εξόδους έχει την αίσθηση κανείς ότι η χώρα δίνει μια μάχη, ότι κάνει κάποιο πόλεμο. Πολλές φορές τα νούμερα είναι πολύ μεγαλύτερα από σημαντικούς πολέμους που γίνονται ανά τον κόσμο. Βέβαια αυτοί οι πόλεμοι τώρα πια έχουν άλλα όπλα, αλλά εν πάση περιπτώσει εμείς βρισκόμαστε σε ένα σημείο ακόμη πολύ άσχημο.

Εγώ δεν θέλω να πω ότι το θέμα αυτό δεν απασχολεί και την Κυβέρνηση και την Αξιωματική Αντιπολίτευση και το Κ.Κ.Ε. και το δικό μου κόμμα και γενικότερα τους φορείς και τις υπηρεσίες του δημοσίου και όλο τον κόσμο.

Το πρόβλημα είναι γιατί τελικά δεν έχουμε βρει τη λύση για να βελτιώσουμε αυτήν την κατάσταση. Εξακολουθούμε να είμαστε η χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχει τους χειρότερους δείκτες.

Θα ξεκινήσω από τα θέματα της οδικής ασφάλειας. Αυτό το πρόβλημα έχει τρία κυρίαρχα αίτια: Το πρώτο αίτιο είναι το μεγάλο πρόβλημα της χώρας στις υποδομές και στους οδικούς άξονες. Βέβαια δεν αναπτύχθηκαν ποτέ και οι υποδομές των σιδηροδρόμων όπου εκεί τα ατυχήματα είναι μικρότερα διεθνώς. Τελικά η χώρα μέσα από τα προγράμματα των Κοινοτικών Προγραμμάτων κατάφερε να ξεκινήσει τους βασικούς μεγάλους άξονες. Δηλαδή βελτιώνει τον ΠΑΘΕ και τον κάνει με δύο λωρίδες και με μία ενδιάμεση νησίδα. Ο δρόμος αυτός ήταν ο δρόμος της μεγάλης σφαγής των Ελλήνων οδηγών. Σήμερα επίσης βρισκόμαστε στη μεγάλη αγωνία για να ολοκληρώσουμε την Εγνατία Οδό.

Μέσα σε αυτήν την αγωνία όμως έχει εγκαταλειφθεί το υπόλοιπο περιφερειακό και νομαρχιακό δίκτυο. Έχει εγκαταλειφθεί η συντήρησή τους ενώ για τους καινούριους μεγάλους δρόμους η συντήρηση θα ανατεθεί με το σύστημα της αυτοχρηματοδότησης στους ιδιώτες, ούτως ώστε με τις εισπράξεις να αναλάβουν αυτοί το έργο που το κράτος δεν κάνει μέχρι τώρα. Έχουμε τονίσει πολλές φορές ότι με αυτήν την ιδιωτικοποίηση σημαντικών υποχρεώσεων του κράτους εμείς δεν συμφωνούμε. Δεν συμφωνούμε να κληθούν οι ιδιώτες για να επιτελέσουν αυτό το έργο, επειδή το κράτος μέχρι τώρα δεν μπόρεσε να το κάνει. Με αυτήν τη διαδικασία θα προτιμηθούν -αυτό φαίνεται ότι γίνεται- τα μεγάλα έργα, τα έργα του Λεκανοπεδίου, «τα φιλέτα» για τη συντήρησή τους. Βέβαια για τη συντήρηση των έργων της περιφέρειας δεν θα βρεθεί κάποιος ιδιώτης, διότι αυτά δεν είναι ανταγωνιστικά.

Ένα άλλο πολύ μεγάλο πρόβλημα είναι η ποιότητα των μελετών και των έργων, αλλά και τα χρήματα που διαθέτουμε για την ενίσχυση και ανακατασκευή των οδοστρωμάτων σε όλο το οδικό δίκτυο. Επιτέλους το ελληνικό δημόσιο κατάλαβε ότι πρέπει να διαθέσει πόρους για να κάνει αντιολισθηρά οδοστρώματα. Τελικά τα κάνει μόνο στον ΠΑΘΕ και στην Εγνατία και αυτό με μεγάλη καθυστέρηση. Ακόμα και στην Εγνατία Οδό θα αποτελέσει μία ξεχωριστή εκ των υστέρων εργασία διότι δεν έχει ρυθμιστεί ακόμα η εξεύρεση των πόρων και των υλικών. Υπάρχει πρόβλημα και με τη δυνατότητα των κατασκευαστικών εταιρειών να δώσουν κάποιες ικανοποιητικές προσφορές για να παράξουν τα υλικά και να κατασκευάσουν αυτές τις στρώσεις.

Το οδικό δίκτυο, λοιπόν, παρά τις εξαγγελίες των μεγάλων έργων έχει μεγάλα προβλήματα και στο περιφερειακό δίκτυο, αλλά και στα μεγάλα τμήματά του ΠΑΘΕ και Εγνατία. Και βλέπουμε πόσο αυξάνεται ο προϋπολογισμός τους, αλλά και ο προϋπολογισμός των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Βλέπουμε ανακοινώσεις του ΥΠΕΘΟ για ένα άλλο σύστημα διόρθωσης κάποιων παρατυπιών ή έργων που δεν θα απορροφούν πιστώσεις και θα πρέπει να μεταφερθούν κάπου αλλού για να απορροφηθούν, παρά το γεγονός ότι οι διαδικασίες της Ευρωπαϊκής

Ένωσης δεν το επιτρέπουν. Εμείς και άλλες φορές έχουμε τονίσει ότι ανησυχούμε παρά πολύ, παρά το γεγονός ότι υπάρχουν σαφείς οδηγίες για να μη μεταφέρονται έργα και προγράμματα από την περιφέρεια στο κέντρο.

Τα έργα της ασφάλειας και της συντήρησης των δρόμων δεν είναι ανταποδοτικά έργα, δεν είναι έργα βιτρίνας, δεν είναι έργα τα οποία θα βοηθήσουν τη μεγάλη αυτή υπόθεση των Ολυμπιακών Αγώνων, για την οποία όλα τα άλλα θα γονατίσουν. Φοβούμαστε πάρα πολύ ότι και τέτοιοι πόροι άκρως απαραίτητοι τελικά δεν θα δοθούν εκεί που πρέπει.

Επομένως το πόρισμα της Βουλής το οποίο είχε γίνει –και είχε γίνει πάρα πολύ καλή δουλειά– για την οδική ασφάλεια δεν φαίνεται να υλοποιείται. Και δεν άκουσα σήμερα κάποια συζήτηση για το θεσμικό και οργανωτικό θέμα π.χ. γι' αυτόν τον εθνικό φορέα, οδικής ασφάλειας το Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, με το συμβούλιό του, με τα αποκεντρωμένα του όργανα στις νομαρχίες, με τη διασύνδεσή του, με ένα αντίστοιχο ινστιτούτο, με τους επιστημονικούς φορείς, και με την τεχνική κατάρτιση, σε όλα αυτά τα θέματα. Αυτό δεν συζητήθηκε και εδώ σήμερα και ότι με την ομογενοποίηση την οποία θα έκανε μέσω της οργανικής του σύνδεσης με το Υπουργείο Μεταφορών, που κατ' εξοχήν είναι υπεύθυνο γι' τα θέματα ασφάλειας των μεταφορών να μπορέσει να συγκεντρώσει συνεργαζόμενο και με τα άλλα Υπουργεία, όλη αυτήν τη διάχυση των αρμοδιοτήτων, να διορθώσει την αναποτελεσματικότητα και επιτέλους να είναι και ένα διεκδικητικό όργανο πόρων, ώστε να μπορέσει σιγά-σιγά να προχωρήσει η επίλυση αυτού του μεγάλου θέματος.

Νομίζουμε ότι αυτό το νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με μια αποκεντρωμένη λειτουργία και με τη συνεργασία των φορέων και των ειδικών στα θέματα αυτά θα μπορούσε να ασχολείται με όλα τα θέματα ασφάλειας όλων των μεταφορών και να είναι βέβαια βασικά και οργανωτικά δεμένο με το Υπουργείο Μεταφορών.

Πολύ μεγάλα θέματα τα οποία πρέπει να αντιμετωπίσουμε είναι τα θέματα της περιθαλψής των τραυματιών. Τα περιφερειακά νοσοκομεία χρειάζονται ακόμη περισσότερη ενίσχυση και θα έλεγα και έλεγχο. Έχουν επισημανθεί πολλά περιστατικά όσον αφορά την ετοιμότητά τους να προλάβουν και να απορροφήσουν τέτοια περιστατικά. Δεν θα σας μιλήσω βέβαια για το Κέντρο Αποκατάστασης Τραυματιών στη Θεσσαλονίκη, το οποίο είναι σαν ένα έργο στοιχειωμένο. Νομίζει κανείς ότι είναι ένα έργο το οποίο έχει πάρει φωτιά και έχει παραμείνει έτσι με το στατικό του σκελετό προς έλεγχο. Δεν έχει προχωρήσει σε τίποτε άλλο. Λέμε ότι στα μεγάλα κέντρα, Αθήνα, Θεσσαλονίκη και άλλες μεγάλες πόλεις, θα πρέπει να υπάρξουν και ειδικά νοσοκομεία γι' αυτήν την περίπτωση.

Οι συνάδελφοί μου αναφέρθηκαν στα θέματα του Ο.Σ.Ε.. Πραγματικά ο Ο.Σ.Ε. έχει εγκαταλείψει τη συντήρηση του δικτύου του. Το μεγαλύτερο βέβαια πρόβλημα –και είναι πάρα πολύ μεγάλο– είναι ότι ο Ο.Σ.Ε. ούτε το πρόγραμμα το οποίο έχει τηρήσει ούτε διαφαίνεται μια ισχυρή χρηματοδότηση, για να μπορέσει και να τελειώσει το περιβόητο σίριαλ της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών-Θεσσαλονίκης. Αυτά τα καταγγέλλουν και στελέχη της Κυβέρνησης.

Είναι απαράδεκτο η Ελλάδα να μη διαθέτει αυτό το σύγχρονο μέσο και βασικές διαβάσεις να τις έχει ακόμα ισόπεδες και να συμβαίνουν όλα αυτά τα δυστυχήματα. Αυτά δεν συμβαίνουν ούτε στις τρίτες χώρες.

Δεν έχω χρόνο, κυρία Πρόεδρε, να αναφερθώ στα θέματα των αερομεταφορών. Υπάρχουν ερωτήματα και δικού μας Ευρωβουλευτή, του Αλέκου Αλαβάνου, για κάποιες ανεπάρκειες που υπάρχουν στον έλεγχο. Συζητάμε ένα πολύ σοβαρό θέμα στην Επιτροπή Τεχνολογίας –και απασχολεί και τον κόσμο– την παρενόχληση των πτήσεων από τους ραδιοηλεκτρονικούς σταθμούς. Είναι ένα μεγάλο θέμα, το οποίο έχει αναχθεί σε ιδιαίτερα πολιτικό θέμα πελατειακών σχέσεων και φοβάμαι ότι θα χάσει τα κατ' εξοχήν στοιχεία της ασφάλειας των πτήσεων που έχει.

Υπάρχουν και άλλα θέματα, τα οποία νομίζω ότι θα πρέπει με πολύ περισκεψη όλοι μας να δούμε για τα τακτικά βήματα γιατί

θα χρειασθεί να απολογούμαστε συνέχεια και περαιτέρω καθυστερήσεις στην επίλυση αυτού του μεγάλου προβλήματος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, ο Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. Παναγιώτης Κοσιώνης.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΣΙΩΝΗΣ (Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής):

Κυρία Πρόεδρε, θα είμαι κατ' ανάγκην επιγραμματικός και για θέμα χρόνου και γιατί έχω την αίσθηση ότι η συζήτηση πήγε κάπου αλλού και δεν είναι τώρα η ώρα να «χαλάσει κανείς τη σούπα».

Ήθελα να κάνω τρεις διαπιστώσεις. Πρώτη διαπίστωση είναι ότι κατά τη γνώμη μου η επερώτηση της Νέας Δημοκρατίας στηρίζεται σε πραγματικά προβλήματα στις μεταφορές.

Δεύτερη διαπίστωση είναι ότι από εκεί και κάτω τα πράγματα μπερδεύονται λιγάκι, διότι σε τέτοιες περιπτώσεις που υπάρχουν κοινωνικά προβλήματα ή προβλήματα άλλου τύπου που έχουν κοινωνικές προεκτάσεις, έχει σημασία η αναζήτηση των αιτίων που τα δημιουργούν. Σε κανένα μέρος του πλανήτη και σε καμία εποχή της ανθρωπότητας δεν λύθηκε το παραμικρό κοινωνικό πρόβλημα χωρίς την αναζήτηση, ανάλυση και αντιμετώπιση των αιτίων. Γιατί εδώ στην Ελλάδα –δεν είναι το τελευταίο χρονικό διάστημα, αλλά και παλαιότερα– κάθε φορά που δημιουργείται ένα κοινωνικό πρόβλημα, έχουμε την απάντηση «περισσότερη αστυνόμευση». Αυτό, όμως, δεν είναι λύση. Δεν λέω ότι η αστυνόμευση δεν χρειάζεται.

Τρίτη διαπίστωση είναι ότι ακούστηκαν από τα κυβερνητικά στελέχη πράγματα τα οποία σου δημιουργούν την αίσθηση ότι είσαι ένας πρόσφατος αλλοδαπός στη χώρα σου και αυτά που βλέπεις εσύ, δεν τα βλέπει η Κυβέρνηση, εσύ τα βλέπεις με ένα διαφορετικό μάτι ή εσύ δεν τα είδες καθόλου.

Θα ήθελα να πω ένα-δύο από αυτά τα πράγματα, τα οποία έχουν σχέση με το πρώτο θέμα που αναφέρεται στην επερώτηση, που είναι τα τροχαία ατυχήματα.

Αυτό που είπε ο κ. Παπαληγούρας για την ανακοίνωση του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων είναι συνταρακτικό και βγαίνει από ένα επιστημονικό φορέα, τον οποίο καμία κυβέρνηση δεν τον λογάρισε μέχρι τώρα. Λέει ότι έχουμε αύξηση των νεκρών από το 1980 μέχρι το 1997 κατά 60%. Και δεν είναι ότι από το 1997 και δώθε είναι λιγότεροι, απλώς η έρευνα ήταν μέχρι τότε. Και αυτό που είπε ο κ. Στυλιανίδης είναι πολύ εντυπωσιακό, ανεξάρτητα από το δημογραφικό πρόβλημα. Αν κοιτάξει κανείς το μέσο όρο ηλικίας των ανθρώπων που σκοτώθηκαν στα τροχαία, θα δει ότι είναι στην παραγωγική τους ηλικία. Και δεν μετριούνται κατά πάσα πιθανότητα εκείνοι που πεθαίνουν αργότερα ή εκείνοι που μένουν ανάπηροι. Άρα είναι τεράστιο κοινωνικό πρόβλημα. Τι έχει κάνει η Κυβέρνηση; Και δεν μιλάμε για την κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, αλλά και για την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας την περίοδο 1990-1993. Δεν έχει κάνει σχεδόν τίποτα. Δίνεται μία εξήγηση γι' αυτό το πράγμα, η οποία αναλύθηκε και από τον Υπουργό και από τον Υφυπουργό. Φταίει το ταπεραμένο του Έλληνα οδηγού, ο οποίος γίνεται επιθετικός. Δεν υπάρχει χειρότερο, να μην πω, ψέμα, χειρότερη αναλήθεια, διότι όποιος έχει ζήσει μερικά χρόνια στο εξωτερικό –και έχω ζήσει αρκετά χρόνια– πρέπει να αναρωτηθεί γιατί ο Έλληνας οδηγός, όταν περνάει τα σύνορα της Ελλάδας είναι αγγελοῦδι σκέτο, γιατί μέσα στη χώρα του είναι διαφορετικός. Γιατί έχει μία αναξιόπιστη πολιτική σε θέματα οδικής ασφάλειας, μία αναξιόπιστη πολιτική στο θέμα των δρόμων, αναξιόπιστους δρόμους, αναξιόπιστη σήμανση, αναξιόπιστη αστυνόμευση. Και είχαμε και εκείνο που γινόταν πριν από λίγο καιρό ακόμη, Χριστούγεννα και Πάσχα χαρίζονταν τα διπλώματα, τα οποία είχαν κρατηθεί για κάποιο λόγο. Μπαίνουν και πολιτικοί λόγοι, μπαίνουν διάφορα. Δεν είναι, λοιπόν, η επιθετικότητα, δεν είναι ότι έχει ελλείψεις, στη μάθηση της οδήγησης. Και η αγωγή οδήγησης είναι ένα θέμα το οποίο πρέπει να αντιμετωπισθεί κάποτε, γιατί δεν έχει αντιμετωπισθεί μέχρι τώρα.

Η τάση έχει μία διαφορετική μορφή. Αναφέρθηκε. Δηλαδή τα οδικά δίκτυα πώς θα κατασκευαστούν τώρα; Θα κατασκευαστούν από μεγάλες εταιρείες, οι οποίες θα αναλάβουν το έργο με αυτοχρηματοδότηση, υψηλό κόστος, υψηλά διόδια και

βέβαια από πλευράς ποιότητας είναι η γνωστή που παρατηρείται χρόνια ολόκληρη.

Υπάρχει τάση ιδιωτικοποίησης των ΚΤΕΟ, που αφορά έναν άλλο τομέα του ελέγχου των αυτοκινήτων.

Μια και λέμε για την Τροχαία τώρα, έχει αποδειχθεί ότι η αστυνόμευση από πλευράς παρουσίας της τροχαίας στο οδικό δίκτυο έχει ευεργετικά αποτελέσματα, γιατί ο άλλος συγκρατείται λίγο. Υπάρχει προσωπικό από την Τροχαία για να κάνει αυτήν τη δουλειά; Δεν μιλάμε μόνο για τα Σαββατοκύριακα. Όχι. Η κατανομή του αστυνομικού σώματος έχει πάει για άλλους λόγους. Είδατε χθες, παραδείγματος χάρη, ότι βγήκαν διμοιρίες ολόκληρες να αντιμετωπίσουν τους καλλιτέχνες και τους γηρασμένους ανθρώπους που έλεγαν να μη πάει στα εξήντα επτά η σύνταξη. Εκεί μετατοπίζεται το κέντρο βάρους της Αστυνομίας και του Υπουργείου Δημοσίας Τάξεως.

Βέβαια, μπορούν να γίνουν ορισμένα πράγματα, όπως είναι η σήμανση ορισμένων περιοχών, ορισμένων δρόμων που γίνεται σκέτο μακελειό. Εκεί, μπορεί να γίνει μία διαφορετική σηματοδότηση, μπορούν να γίνουν πολλά πράγματα και σύμφωνα με αυτά που έχει πάρει απόφαση η διακομματική επιτροπή και δεν έχει γίνει τίποτα μέχρι τώρα.

Επειδή όμως πηγαίνουμε και στα μέσα μαζικής μεταφοράς, θα ήθελα να πω ότι εκεί υπάρχει διαφορά στη διατύπωση από την πλευρά της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, χωρίς αυτό να αποτελεί μομφή. Εδώ έχουμε να κάνουμε με τη μετατροπή των μέσων μαζικής μεταφοράς από επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας, έτσι λεγόντουσαν, σε επιχειρήσεις κερδοσκοπίας και με την παράδοση τους σε ιδιώτες.

Αυτή είναι μία συγκεκριμένη γενικότερη κατεύθυνση και αφορά και τις αστικές συγκοινωνίες, αφορά και τον ΟΣΕ, αφορά και τις αεροπορικές γραμμές, αφορά και την Ολυμπιακή. Αυτή είναι μία κατάσταση η οποία λύνεται με έναν ασφυκτικό τρόπο, που φέρνει πολλαπλά αποτελέσματα όχι μόνο στο προσωπικό, στο έμπιστο υλικό το οποίο χρησιμοποιείται.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα δεν είναι μόνο αυτό που γίνεται με το πόσα λεωφορεία πρέπει να αλλάξουν στις αστικές συγκοινωνίες. Ψηφίστηκε και ένας νόμος το 1998, ο 2639, για εντατικοποίηση της εργασίας σ' αυτούς που δουλεύουν στις αστικές συγκοινωνίες. Είχε ψηφιστεί και από τη Νέα Δημοκρατία. Οι γιατροί εργασίας που ασχολήθηκαν μ' αυτό το θέμα, έβγαλαν μία άποψη την οποία έχουν διατυπώσει, την έχουν δώσει στον ΟΑΣΑ. Έχει κρατηθεί μυστική αυτή η απόφαση και λέει ότι οι επαγγελματίες ασθένειες σε άτομα άνω των πενήντα πέντε ετών έχουν αυξηθεί κατακόρυφα. Φυσικά αυτό δε δημοσιοποιήθηκε ποτέ και παραμένει κρυφό, γιατί αυτό το πόρισμα βγήκε την εποχή που η Κυβέρνηση ετοίμαζε αυτό το νομοσχέδιο για το ασφαλιστικό.

Θα ήθελα να πω για τον ΟΣΕ, γιατί και εκεί ακούστηκαν πάρα πολλά πράγματα, τα οποία δεν λέμε ότι είναι σωστά, ότι υπάρχει μία συγκεκριμένη κατεύθυνση. Απαξιώνονται συγκεκριμένες υπηρεσίες του ΟΣΕ, διότι η κατεύθυνση είναι η ιδιωτικοποίηση και αυτού ακόμη του ΟΣΕ. Και αυτό δεν έχει σχέση μόνο με τον έλεγχο, δεν έχει σχέση μόνο με το σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο –αγαπητοί συνάδελφοι, γιατί να μην τα λέμε αυτά;– είναι από την εποχή του Τρικούπη, το μεγαλύτερο μέρος του. Και από την εποχή του Τρικούπη πέρασαν δεκάδες κυβερνήσεις. Και δεν ήταν μόνο του ΠΑ.ΣΟ.Κ., ήταν και άλλες κυβερνήσεις. Από την εποχή του Τρικούπη υπάρχουν ακόμη τεράστια κομμάτια του σιδηροδρομικού δικτύου.

Από και πέρα ορισμένες υπηρεσίες του ΟΣΕ έχουν υποβαθμιστεί τελείως, όσον αφορά τον έλεγχο των οχημάτων. Όσον αφορά τη συντήρηση, έχουν αναλάβει το έργο εργολάβοι χωρίς εξειδικευμένο προσωπικό και παίρνουν και αλλοδαπούς. Δεν το λέω για τους αλλοδαπούς με την έννοια τη ρατσιστική, το λέω με την έννοια ότι δεν έχουν ιδέα απ' αυτά τα πράγματα. Αυτοί κάνουν τον έλεγχο και τη συντήρηση στον ΟΣΕ.

Και έτσι απαξιώνεται, δυσφημείται και είναι ο καλύτερος τρόπος για να προετοιμαστεί η κοινή γνώμη για να γίνει ιδιωτικοποίηση. Και έχουμε και τη μείωση του προσωπικού. Και έχουμε έλλειψη ανταλλακτικών. Και έχουμε και έλλειψη μηχανημάτων στον ΟΣΕ.

Δεν είναι ο ΟΣΕ μία έννοια αφηρημένη, η οποία πάει από το κακό στο χειρότερο. Κάτι ανάλογο γίνεται με τις αερομεταφορές, που εκεί η πολιτική παρέμβαση είναι και άλλου τύπου. Πηγαίνουμε για πλήρη ιδιωτικοποίηση των πάντων. Παραπονιόμαστε για το αεροδρόμιο των Σπάτων. Δεν λέμε όμως ότι δεν είναι κρατικό. Της «HOECHTIF» είναι, η οποία θα έχει το δικαίωμα και με παρεμβάσεις άλλων εταιρειών που γίνονται και στη συντήρηση των αεροπλάνων και σε εκείνους που εγκρίνουν πιστοποιητικά αεροπλοίας ή δεν ξέρω πώς αλλιώς λέγονται αυτά τα πράγματα. Είναι οι ξένες εταιρείες. Δηλαδή η παρέμβαση που γίνεται προς την κατεύθυνση της ιδιωτικοποίησης σε όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι χαρακτηριστική. Και υπάρχει ασφυκτική πίεση και χρονική και οικονομική και στους εργαζόμενους, οι οποίοι βέβαια κάπου χάνουν και τον έλεγχο.

Εμείς είχαμε συγκεκριμένη πρόταση, επειδή είπε κάποιος συνάδελφος ή νομίζω ο κύριος Υφυπουργός ότι δεν υπάρχουν και προτάσεις. Οι προτάσεις ήταν συγκεκριμένες και τις έχουμε καταθέσει εδώ και μεγάλο χρονικό διάστημα. Εμείς βλέπουμε ότι μπορεί να σταθεί –και μπορεί να σταθεί και πολύ καλά– ένας ενιαίος δημόσιος φορέας μεταφορών, στον οποίο μπορούν να ενταχθούν και οι αερομεταφορές. Να μπορεί να υπάρχει και κοινωνικός έλεγχος. Δεν λέμε να είναι καλά και σώνει κρατικό, αλλά μπορεί να είναι του δημόσιου τομέα, ώστε να μη δίνουμε όλα τα δικαιώματα παρέμβασης και σε άλλους, οι οποίοι το κάνουν μόνο για κέρδος και όχι για οτιδήποτε άλλο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Εισερχόμενα στο στάδιο των δευτερολογιών.

Το λόγο έχει η κα Μαρία Κόλλια.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΛΛΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ: Κυρία Πρόεδρε, σαν νέα Βουλευτής με την παρουσία μου αυτούς τους μήνες εδώ, αυτόν το χρόνο, δεν θα δικαιολογούσα τον εαυτό μου, εάν δεν πίστευα αυτά που λέω. Θέλω να πιστεύω –και το πιστεύω– ότι και για τους άλλους συναδέλφους έτσι είναι.

Επομένως αυτά που σήμερα συζητήσαμε στη συζητούμενη αυτή επερώτηση και γράφτηκαν με πολύ κόπο και μετά από ενδελεχή έλεγχο και έρευνα των γεγονότων και όσων στοιχείων αναφέρονται σ' αυτά. Επομένως οι ισχυρισμοί του κυρίου Υπουργού, του κ. Βερελή που είναι ίδιοι σε μια άλλη παρόμοια επερώτηση, που συζητήσαμε για τον ΟΣΕ πριν κάποιο καιρό ότι δεν αξιοποιήσαμε ή χρησιμοποιήσαμε τα αποδεικτικά στοιχεία και τις ενστάσεις και τους ισχυρισμούς που μας είχε θέσει, ας, μου επιτραπεί η έκφραση, αλλά δεν είναι σωστός, δεν τον τιμά και οπωσδήποτε δεν τιμά και εμάς τους ίδιους.

Η Νέα Δημοκρατία ενδιαφέρεται για την καθημερινότητα του Έλληνα πολίτη. Και εγώ, ως Βουλευτής του Νομού Σερρών, τον οποίο αντιπροσωπεύω, με απασχολούν ιδιαίτερα τα προβλήματα του Σερραϊκού λαού. Θα αναφερθώ, κυρία Πρόεδρε, και κύριε Υφυπουργέ, σε μερικά παραδείγματα που έχουν σχέση με την ασφάλεια των μεταφορών. Στις Σέρρες, στην εθνική οδό Θεσσαλονίκης – Σερρών – Προμαχώνα υπάρχει ένα επίμαχο σημείο όπου αν το περάσετε, κύριε Υφυπουργέ, και κυρία Πρόεδρε –και πιστεύω ότι έχετε πάει ως εκεί– είναι σωστή καρμανιόλα. Και ημέρα και βράδυ είναι πολύ επικίνδυνος ο δρόμος. Η διέλευση οχημάτων και μεγάλων μεταφορικών μέσων είναι συχνότατη, λόγω του ότι αποτελεί την κύρια έξοδο και είσοδο της χώρας στα βόρεια σύνορα μετά το κλείσιμο της Ειδομένης.

Είναι ένα σημείο που καταρρίπτει όλους τους ισχυρισμούς του κυρίου Υπουργού για κανόνες οδικής ασφάλειας στο επαρχιακό ή εθνικό δίκτυο. Η σημερινή παρουσία σας κύριε Υπουργέ ας αποτελέσει το ερέθισμα για περαιτέρω διερεύνηση όχι μόνο για το δρόμο του Προμαχώνα αλλά και για το παρακάτω θέμα.

Σε μία πρόσφατη παρέμβαση που έγινε στην εθνική οδό Σερρών – Δράμας στο ύψος της διασταύρωσης των χωριών του Δήμου Εμμανουήλ Παπά, από όπου κατάγομαι, τα χωριά Άγιο Πνεύμα και Χρυσό, δύο σπουδαία παραδοσιακά χωριά της περιοχής, που είναι λίγο έξω από τις Σέρρες. Αν δείτε, κύριε Υπουργέ, έναν ισόπεδο κόμβο που έχει δημιουργηθεί και τα προβλήματα που έχει επιφέρει στους πολίτες, όχι μόνο στην διαδημοτική επικοινωνία, αλλά και με τον κύριο άξονα Σερρών

– Δράμας, ειλικρινά δεν θα ξέρετε πώς θα αντιδράσετε. Το μόνο που είναι σίγουρο, ότι θα κάνετε το σταυρό σας, για τη λύση η οποία επιλέχθηκε. Μετά τη διασταύρωση, αντί να είναι κάθετη όπως ήταν παλιά και θα συμφωνήσω, πολύ επικίνδυνη, χρησιμοποιούμε ένα πραγματικά δαιδαλώδες πρόχειρο σύστημα, όπου καθώς πηγαίνουμε προς Δράμα γυρίζουμε πίσω 1800 μέτρα για να περάσουμε στην απέναντι πλευρά κάτω από υπόγεια διάβαση και με στενούς δρόμους, οι οποίοι δεν επιτρέπουν την ασφαλή διέλευση των Ι.Χ. και ειδικά των Δ.Χ. (λεωφορεία) που χρησιμοποιούνται για εξυπηρέτηση των κατοίκων. Οι δημότες των δύο παραπάνω διαμερισμάτων έχουν ήδη προχωρήσει σε εντονότερες διαμαρτυρίες προς τον υπεύθυνο της παραπάνω κατασκευής, ενώ η δημοτική αρχή έχει ζητήσει ειδική μελέτη από συγκοινωνιολόγους, για να μπορέσει να τεκμηριώσει, με αδιάφευστα στοιχεία και τους κινδύνους, που υπάρχουν από το παραπάνω οδικό έκτρωμα.

Τα λέω αυτά που είναι πολύ τρανταχτά παραδείγματα από την περιοχή των Σερρών, καθώς και ένα άλλο επίσης το οποίο δημοσιεύθηκε στις 24 Απριλίου του 2001 στον ελληνικό Τύπο. Στην Κάρπαθο από έλλειψη φωτισμού σε υπάρχον ελικοδρόμιο έχασαν τη ζωή τους δύο δίδυμα τα οποία δεν πρόλαβαν να δουν το φως της ζωής. Είναι δύο, τρία παραδείγματα κύριε Υπουργέ τα οποία έχουν σχέση μόνο με την οδική ασφάλεια και το τρίτο είχε σχέση με αυτά που είπαμε σε ό,τι αφορά την ύπαρξη υποδομής και όλη την άλλη ασφάλεια που υπάρχει στα ελληνικά αεροδρόμια και ελικοδρόμια.

Πώς, λοιπόν, θα μιλήσουμε κύριε Υπουργέ, για το επίπεδο ασφάλειας στα μέσα μεταφοράς που, δυστυχώς, επιδεινώνεται αντί να βελτιώνεται κύριε Υπουργέ; Και τα ευχολόγια και οι παρατηρήσεις που κάνετε για τα πάγκαυτα κυκλοφοριακής αγωγής, όλα αυτά είναι πραγματικά σωστά, προς τη σωστή κατεύθυνση. Δεν υπάρχουν.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Σαράντα πάγκαυτα κυκλοφοριακής αγωγής έχουν γίνει και λειτουργούν.

ΜΑΡΙΑ ΚΟΛΜΙΑ-ΤΣΑΡΟΥΧΑ: Δεν βλέπουμε τα αποτελέσματα, άρα κάτι δεν πάει καλά. Το έφερα σαν παράδειγμα και η ευχή είναι πραγματικά να υπάρξουν περισσότερα. Και πραγματικά η ευχή όλων ημών είναι τα παιδιά μας να μάθουν να είναι οι σωστοί χρήστες των οδών είτε είναι πεζοπόροι είτε οδοιπόροι είτε χρήστες μεταφορικών μέσων. Αυτά όλα αποδεικνύουν το βάρος της σημερινής μας επερώτησης.

Σε αυτό το συμφερό των υπευθύνων και των αρμοδίων όπου για την ασφάλεια των δρόμων είναι υπεύθυνο το ΥΠΕΧΩΔΕ για το σιδηρόδρομο και τα αεροδρόμια είναι υπεύθυνο το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ενώ για τα λιμάνια είναι υπεύθυνο άλλο Υπουργείο, όπως ανέφερα και στην πρωτολογία μου, δεν μπορούμε να μιλήσουμε για ασφάλεια των μέσων μεταφοράς.

Είναι εμφανής ο τρόπος αντιμετώπισης, κύριε Υπουργέ και κύριε Πρόεδρε, από πλευράς της Κυβέρνησης, των ζητημάτων που αναφέρθηκαν και αναλύθηκαν και από τους κυρίους συναδέλφους, αλλά όπως αποδείχθηκε τώρα στο τέλος και οι συνάδελφοι των άλλων κομμάτων, οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, συμφώνησαν με μας σε ό,τι έχει σχέση με την αλήθεια των όσων έχουμε ισχυριστεί όλες αυτές τις ώρες που βρισκόμαστε στη Βουλή.

Απαιτεί, λοιπόν, από μας να μην αρκεστούμε στη νοοτροπία της μιζέριας, της μετριότητας και της ψωροκόστανας, ας μου επιτραπεί η έκφραση. Στην ανατολή του 21^{ου} αιώνα δεν μπορούμε να κοιτάζουμε πίσω μας και χαμηλά, -δυστυχώς, τα παραδείγματα δείχνουν το αντίθετο- αλλά να έχουμε απαιτήσεις από τους εαυτούς μας και πριν από όλα από τους γύρω μας.

Όταν οι άλλοι, κύριε Υπουργέ, τρέχουν με ραγδαίους ρυθμούς, το να αρκούμαστε να τρέχουμε περίπου με μισή ταχύτητα πίσω από τους άλλους είναι τουλάχιστον ένδειξη νοοτροπίας συμβιβασμού με το χθες και με τη μιζέρια. Όχι μόνο αδυνατούμε να καλύψουμε τις ανάγκες του σήμερα, αλλά αδυνατούμε, δυστυχώς, να εξασφαλίσουμε τις υποδομές που χρειάζονται στο μέλλον για τη νέα γενιά.

Τα πάντα γύρω μας αλλάζουν. Ακόμα και σεις, κύριε Υπουργέ και η Κυβέρνησή σας συνεδηγοίστε πως δεν αρκεί πλέον να γίνονται απλώς κάποια πραγματάκια. Είναι ανάγκη να τρέχουμε με πολύ πιο γρήγορους ρυθμούς, να βγούμε επιτέλους μπροστά από τις εξελίξεις, να δημιουργήσουμε σήμερα όλα εκείνα τα οποία έπρεπε να είχαν δημιουργηθεί, όχι μόνο για το παρόν, αλλά και για το αύριο.

Είναι ξεκάθαρο ότι με τους ρυθμούς της σημερινής Κυβέρνησης δεν μπορεί να αλλάξει το σήμερα, δεν μπορεί να κερδηθεί η νέα εποχή. Αυτό φαίνεται σε όλους τους τομείς. Αυτό το συμπέρασμα είναι βέβαιο ότι μόνο απογοήτευση μπορεί να προκαλεί στους Έλληνες πολίτες, οι οποίοι ζουν την καθημερινότητα, όπως είπα και στην αρχή της δευτερολογίας μου.

Κύριε Υπουργέ, νέμεστε την εξουσία σχεδόν του αιώνα μας. Είχατε όλο το χρόνο -ο ελληνικός λαός σας έδωσε την πλειοψηφία, όπως πολλές φορές μας το έχετε πει και είναι αλήθεια- είχατε, λοιπόν, την ευκαιρία να αλλάξετε την εικόνα της χώρας μας. Πέρασαν πάνω από την Ελλάδα δύο πακέτα από την Ευρωπαϊκή Ένωση και μόλις τώρα τρέχουμε να προλάβουμε τη νέα Εγνατία, να προλάβουμε τις νέες αυτές οδούς, τη διόρθωση και την καλύτερευση των οδών μας.

Είχατε την ευκαιρία να εμπνεύσετε στους πολίτες να δώσουν τον καλύτερο εαυτό τους και δεν το κάνατε. Αντί αυτού, η διαχειριστική σας νοοτροπία, η λογική, η συντηρητική αντίληψη και η πορεία χωρίς σχέδιο δημιούργησε το σημερινό αδιέξοδο.

Δεν αρκεί πλέον να δημιουργούνται αποσπασματικά κάποιες υποδομές. Είναι αναγκαίο να υπάρξει μια ολοκληρωμένη παρέμβαση. Η Κυβέρνηση δεν κάνει τίποτε άλλο, παρά να προσπαθεί να διαχειριστεί το αυτονόητο. Αυτή είναι η διαφορά μας. Δεν αρκούμαστε, κύριε Πρόεδρε σε συντηρητική αντιμετώπιση των πραγμάτων. Παλεύουμε να μπει τέλος σε αυτήν την καθημερινότητα, που πληγώνει όλους μας και τον κάθε Έλληνα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριοι συνάδελφοι, τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δικτά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» για τα ογδόντα χρόνια ενσωμάτωσης της Θράκης στην Ελλάδα, εξήντα επτά μαθητές και επτά συνοδοί από το 1ο και 3ο Δημοτικό Σχολείο Σοφάδων Καρδίτσας, καθώς επίσης τριάντα δύο μαθητές, τέσσερις δάσκαλοι και δεκαεπτά γονείς του Δημοτικού Σχολείου Γεφυρίου Καρδίτσας.

Τους καλωσορίζουμε στο Κοινοβούλιο και εξηγούμε ότι συζητείται επερώτηση Βουλευτών προς τον κύριο Υπουργό, γι αυτό παρίστανται αυτήν τη στιγμή στην Αίθουσα μόνο οι επερωτώντες Βουλευτές και ο Υπουργός που απαντά.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες)

Ο κ. Χειμάρης έχει το λόγο για να δευτερολογήσει.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ : Κυρία Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, οι ευθύνες της Κυβέρνησης για όλα καταγγείλαμε σήμερα είναι διαχρονικές, κυρίως όμως αφορούν τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ την τελευταία εξαετία.

Φυσικά, κύριε Υπουργέ, θα κινδυνολογούσαμε, αν αυτά που επισημάναμε σήμερα τα λέγαμε για πρώτη φορά και αν μιλούσαμε χωρίς στοιχεία. Εδώ πρόκειται για ένα εξειδικευμένο θέμα, το θέμα των αερομεταφορών που εγώ ανέλυσα, το οποίο χρειάζεται πλήρη στοιχεία και καλή γνώση.

Φροντίζουμε να έχουμε και τα στοιχεία και τη γνώση όσο είναι δυνατόν. Ειδικό δεν θα γίνουμε ποτέ. Άλλωστε σε ό,τι αφορά το νέο αεροδρόμιο ξεχνάτε ότι ζητήσε δημόσια συγγνώμη ο δικός σας ο Υπουργός, ο κ. Λαλιώτης, ο οποίος ευθύνεται και σε μεγάλο βαθμό, παρά τη δική σας διαφωνία, η οποία βγήκε στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, όχι επίσημα, ανεπίσημα για την πρόωξη έναρξη του αεροδρομίου; Αυτά επισημάναμε. Αυτά που επισημαίναμε και πολύ πριν και δικαιωθήκαμε, δυστυχώς.

Θα μου πείτε σήμερα που εμείς καταθέτουμε τόσα στοιχεία, τι περιμέναμε από εσάς να μας πείτε; Περιμένουμε να μας πείτε «μπράβο, έτσι είναι, θα τα διορθώσουμε»; Όχι, κάποιες δικαιολογίες θα βρίσκατε. Αλλά μέσα στα τόσα σοβαρά που καταθέσαμε και εμείς και τα άλλα κόμματα της Ατιπολίτευσης -κυρίως εμείς που καταθέσαμε την επερώτηση- δεν βρήκατε τίποτα

σωστό να πείτε, όπως ότι αυτό εδώ, ναι έχετε δίκιο;

Θα έρθω τώρα στο σχολιασμό των θεμάτων, όπως ακούστηκαν.

Έρχομαι στα τέσσερα τερματικά ραντάρ για τα οποία πήρα μια απάντηση από τον κύριο Υπουργό. Είπα ότι από τα τέσσερα αεροδρόμια λειτουργούν μόνο τα τρία και είπα μάλιστα ότι δεν λειτουργούν πλήρως επιχειρησιακά. Τι εννοώ με αυτό; Εννοώ ότι ακόμα παρουσιάζουν προβλήματα. Στο δε αεροδρόμιο Ηρακλείου δεν έχει τοποθετηθεί ακόμα.

Δεν πήρα απάντηση, πρώτον, γιατί καθυστέρησαν τέσσερα ολόκληρα χρόνια να τοποθετηθούν και δεύτερον, πρέπει να σας πω το εξής, κύριε Υπουργέ, και σας συμβουλεύω με την εμπειρία που έχω να το εφαρμόσετε και εσείς. Να μη μιλάτε μόνο με τις διοικήσεις, αλλά με αυτούς που τα χειρίζονται. Με αυτούς μιλάμε εμείς και ξέρουμε τι λέμε. Με τους χειριστές, με αυτούς που πάσχουν, που αγωνιούν, όπως και εμείς και όπως και εσείς. Οι διοικήσεις –γι' αυτό τις αντικαθιστάτε κάθε εξάμηνο– σας λένε αυτά που θέλουν αυτοί.

Για τα τρία ραντάρ διαδρομής, τα οποία συμπληρώνουν την κάλυψη του εναέριου χώρου, δεν μας είπατε τίποτα. Καθυστερήσαν τρία χρόνια και δεν έχουν τεθεί ακόμη σε λειτουργία. Τα δύο από αυτά δεν έχουν καν τοποθετηθεί. Σας λέμε σοβαρά πράγματα, κάναμε σοβαρές επισημάνσεις...

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

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ: Και για την εξοικείωση του προσωπικού σε αυτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΧΕΙΜΑΡΑΣ: Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Ξεχνάτε –και δεν πήρα απάντηση– ότι γι' αυτές τις επισημάνσεις που κάναμε πριν τη λειτουργία του αεροδρομίου είχαμε τις πρώτες είκοσι μέρες δύο χιλιάδες πενήντα ακυρώσεις πτήσεων και οι περισσότερες προέρχονταν από την Ολυμπιακή, που έκαναν ζημία στον τουρισμό μας, στην οικονομία μας, γιατί τα χρήματα που χάνει η Ολυμπιακή είναι δικά μας;

Κάνω μια τελευταία επισημάνση και παρακαλώ την ανοχή σας, είναι κάτι πολύ σοβαρό, κυρία Πρόεδρε, το λέω για πρώτη φορά.

Θα πω όσα μπορώ να πω, κύριε Υπουργέ, και θέλω να με προσέξετε ιδιαίτερα για το λόγο συνυπάρξεως του στρατιωτικού αεροδρομίου της Τανάγρας και της μη αναδιατάξεως του εναέριου χώρου και προσπαθώ να χρησιμοποιήσω λέξεις που μου έδωσαν αυτοί που τα χειρίζονται.

Σήμερα όλα τα αεροσκάφη που απογειώνονται από τα Σπάτα προς βορρά και προς δυσμάς γυρίζουν γύρω από την Αττική, κυρία Πρόεδρε, μέχρι να μπουν εκεί που χρειάζεται. Αυτό συνεπάγεται χρόνος, κόστος, μόλυνση του περιβάλλοντος από τα καυσάδια και όσα άλλα ακόμα αντιλαμβανόμαστε όλοι.

Θα παρακαλούσα, κύριε Υπουργέ, να το δείτε το ταχύτερο δυνατό, διότι είναι απαράδεκτο και πρέπει να ρυθμιστεί.

Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε, για την ανοχή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι οι Υπουργοί Εθνικής Άμυνας, Οικονομικών και Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων κατέθεσαν σχέδιο νόμου: «Επαγγελματίες οπλίτες και άλλες διατάξεις».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διάρκη Επιτροπή.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Ευριπίδης Στυλιανίδης.

ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, δεν είχα σκοπό να μιλήσω, αλλά προκλήθηκα από τον πρόλογο του κυρίου Υπουργού και νομίζω ότι πρέπει να εξηγήσω από τη δική μου οπτική γωνία, γιατί αυτή η Κυβέρνηση θα χάσει τις επόμενες εκλογές.

Εδώ ήρθαμε καλοπροαίρετα και δεν κινδυνολογήσαμε. Ήρθαμε για να στηρίξουμε την προσπάθειά σας χωρίς να αμφισβητούμε τις προθέσεις σας και δεν δεχόμαστε να αμφισβητείτε και εσείς τις δικές μας προθέσεις. Ήρθαμε και σας περιγράψαμε την πραγματικότητα που υπάρχει έξω απ' αυτήν την Αίθουσα, την οποία μπορεί κάποιοι ειδήμονες να μην σας την περιγράφουν. Και ήρθαμε να σας πούμε για τη συνέπεια αυτής της πραγματικότητας πάνω στη ζωή, στην αρτιμέλεια, στην εξυπηρέτηση των Ελλήνων πολιτών.

Ήρθαμε με άλλα λόγια να σας βοηθήσουμε. Αλλά ήρθαμε και να σας συμπαρασταθούμε, διότι το πρόβλημά σας είναι με τα άλλα στελέχη της Κυβέρνησης. Το πρόβλημά σας είναι με τον Υπουργό της λακκούβας τον κ. Λαλιώτη, ο οποίος για να είναι συνεπής στα στοιχεία εντυπώσεων που έδινε επί μακρών προεκλογικά, δεν σεβάστηκε ούτε τις δικές σας επισημάνσεις για την ετοιμότητα του καινούριου αεροδρομίου και κατ' επανάληψη έπαιξε παιχνίδια εντυπώσεων, τα οποία απέχουν πάρα πολύ από την πραγματικότητα.

Ήρθαμε, λοιπόν, να σας πούμε ότι θα σταθούμε δίπλα σας όταν εσείς σκύβετε στο πρόβλημα, κάθε φορά που ο άλλος Υπουργός, ο υπερυπουργός, ο Υπουργός ο οποίος εμφανίζεται ότι είναι ο παίχτης του θεάτρου σκιών, προσπαθεί να δημιουργήσει εντυπώσεις για να σώσει τον Πρωθυπουργό και την Κυβέρνηση από δύσκολες καταστάσεις στις οποίες περιήλθε μετά από ανεύθυνους χειρισμούς, μετά από τραγικές καθυστερήσεις, πολλές από τις οποίες προκάλεσε ο ίδιος και τον προκαλώ να έρθει στη Θράκη να δει τους κάθετους άξονες που δεν υπάρχουν, να δει την ανολοκλήρωτη Εγνατία Οδό που θα τελείωνε το 2000. Να δει το αγροτικό και το εθνικό δίκτυο, το οποίο είναι γεμάτο λακκούβες. Είναι, λοιπόν, άξιος κτήτης του όρου Υπουργός της λακκούβας και Υπουργός του θεάτρου σκιών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ολοκληρώθηκε ο κατάλογος των δευτερολογιών.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρία Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, εντυπωσιακός ο λόγος του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου της Νέας Δημοκρατίας.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ: Ευχαριστούμε θερμά.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα έλεγα, όμως, ότι είναι ανακριβής όσον αφορά τα στοιχεία στα οποία βασίστηκε αυτός ο χείμαρρος των κατηγοριών και των υποδείξεων κατά της Κυβέρνησης για τα θέματα της ασφάλειας των μεταφορών. Και θα εξηγήσω, κύριοι συνάδελφοι, γιατί μου αρέσει να είμαι ακριβοδίκαιος και μου αρέσει να μιλάω με στοιχεία, ως αρχιτέκτων μηχανικός κατ'επάγγελμα.

Κύριοι συνάδελφοι, κανείς ούτε ο Υπουργός ούτε εγώ σ'αυτήν την Αίθουσα ισχυριστήκαμε ότι όλα είναι τέλεια και ότι δεν υπάρχουν προβλήματα. Αλλά από το να μην υπάρχουν προβλήματα μέχρι το να κατηγορούμαστε ότι δεν υπάρχει πολιτική και στρατηγική για τα θέματα της οδικής ασφάλειας υπάρχει ένα μεγάλο κενό, ένα μεγάλο διάστημα, θα έλεγα, το οποίο βέβαια από την τοποθέτηση του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου της Νέας Δημοκρατίας γέννησε ορισμένες ανακρίβειες και θα εξηγήσω γιατί το λέω αυτό.

Υπάρχουν ορισμένα στοιχεία, τα οποία ισχυρίστηκε ο φίλτατος συνάδελφος κ. Παπαληγούρας, που προέρχονται από το Σύλλογο Συγκοινωνιολόγων. Ότι δεν υπάρχει συγκοινωνιολόγος στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων.

Κύριε συνάδελφε, από το 1993 μέχρι το 1996 και πριν από το 1983 μέχρι το 1989 υπήρξε ειδικός γραμματέας και γενικός γραμματέας του Υπουργείου Δημοσίων Έργων, στο περιβάλλον, χωροταξία, πολεοδομία και γνωρίζω πάρα πολύ καλά αν υπηρετούν συγκοινωνιολόγοι.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ: Μου επιτρέπετε μία διακοπή;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Μάλιστα, κύριε συνάδελφε.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ: Δεν μίλησα γι'αυτό το Υπουργείο, μίλησα για το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ναι, να με συγχωρέτε.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ: Εκεί μπορείτε να μας διαβεβαιώσετε: Υπάρχει συγκοινωνιολόγος, μια και το θέτετε το θέμα;

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Όχι, το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης δεν έχει την αρμοδιότητα για να υπηρετούν συγκοινωνιολόγοι, κύριε συνάδελφε. Υπάρχουν υπάλληλοι, οι οποίοι έχουν την αρμοδιό-

τητα που έχει ένα Υπουργείο Δημόσιας Τάξης. Όμως, εδώ οι συγκοινωνιολόγοι σας λένε ότι δεν υπάρχουν στοιχεία ατυχημάτων. Στοιχεία ατυχημάτων αν μπει κανείς στο INTERNET, θα βρει πάρα πολλά. Στο site του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης θα βρει πάρα πολλά στοιχεία. Οδικά, τροχαία ατυχήματα, παθόντες στην Αττική. Οδικά, τροχαία ατυχήματα, παθόντες σε όλη τη χώρα από το 1986 μέχρι το 2000 με όλες τις κατηγορίες των ατυχημάτων. Με πλήρη ανάλυση των ατυχημάτων. Τι ώρα έγιναν, πότε έγιναν. Αν γίνονται σε αστικές περιοχές, σε υπεραστικές περιοχές. Αν γίνονται στην εθνική οδό, πόσα ατυχήματα από αυτά που γίνονται στις αστικές περιοχές και στην εθνική οδό είναι θανατηφόρα, πόσοι είναι οι τραυματισμοί, ποια είναι η ηλικία αυτών που σκοτώνονται. Αν ευθύνονται και ποιοι συμμετέχουν στα οδικά ατυχήματα. Όλα αυτά τα στοιχεία, λοιπόν, είναι πλήρως ανειλημμένα και υπάρχουν και στο site του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης, αλλά υπάρχουν και σε ειδική γραμματοειδία που έχει συσταθεί μετά από απόφαση της διυπουργικής επιτροπής οδικής ασφάλειας και μπορεί ο οποιοσδήποτε να τα πάρει, να τα μελετήσει και να κάνει και προτάσεις.

Επίσης αυτό που λένε οι συγκοινωνιολόγοι ότι υπάρχουν εκπτώσεις από τους εργολάβους για τα μέτρα ασφαλείας, αυτό δεν είναι δυνατόν, κύριοι συνάδελφοι. Δεν υπάρχει δυνατότητα από τη νομοθεσία να υπάρχει ειδική έκπτωση στα θέματα της ασφάλειας κατά την διάρκεια κατασκευής των έργων. Και στα θέματα της ασφάλειας όταν γίνεται μια κατασκευή στην εθνική οδό, υπάρχει ιδιαίτερη αυστηρότητα και από τους επιβλέποντες μηχανικούς και από τις τοπικές κοινωνίες και από τους δήμους και από όλους, που έχουν την αρμοδιότητα να ελέγξουν.

Εγώ κάνω πενήντα χιλιάδες χιλιόμετρα το χρόνο εδώ και πέντε χρόνια. Εσείς είστε πιο παλιός και γνωρίζετε πολύ καλά τις μετακινήσεις και τι τραβούμε εμείς οι Βουλευτές της επαρχίας. Και πολλές φορές γυρίζω νύχτα, την Κυριακή τα μεσάνυχτα και βλέπω στην εθνική οδό, εκεί που γίνονται έργα να υπάρχουν τα κατάλληλα σήματα. Γιατί έχουμε το ιδιαίτερο προνόμιο εδώ στην Ελλάδα να κατασκευάζουμε ένα δρόμο και ταυτόχρονα να κυκλοφορούμε, για να περιορίσουμε το κόστος. Αυτά τα γνωρίζετε πολύ καλά.

Υπάρχουν, λοιπόν, μέτρα ασφαλείας και τη νύχτα και εγώ κάθε Σαββατοκύριακο που πηγαίνω στην ιδιαίτερη πατρίδα μου, τα διαπιστώνω. Υπάρχουν σήματα φωτεινά, τα οποία επιβάλλονται και από τη νομοθεσία, περί εκτελέσεως δημοσίων έργων.

Αρα δεν είναι στοιχεία αυτά, στα οποία πρέπει να βασισθεί για να κατηγορείτε την Κυβέρνηση ότι στα θέματα της οδικής ασφάλειας, στις μεταφορές, δεν παίρνει κανένα μέτρο ή δεν έχει πολιτική.

Στην πρωτολογία μου δε εξήγησα –εκτός και αν δεν με προσέξατε– και κατέθεσα και στα Πρακτικά ότι υπάρχει μία μελέτη, που κατατέθηκε στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, τομέας μεταφορών και συγκοινωνιακής υποδομής. Είναι ένα ερευνητικό έργο, που υιοθετήθηκε και παραδόθηκε στη διυπουργική επιτροπή και αφορά την ανάπτυξη στρατηγικού σχεδίου για τη βελτίωση οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα 2001-2005.

Στα Πρακτικά της Βουλής κατέθεσα την περιληψη αυτού του σχεδίου και βάσει αυτού του σχεδίου προχωρούμε και παίρνουμε συγκεκριμένα μέτρα, είτε αυτά αφορούν το όχημα είτε τον οδηγό είτε τα μέτρα που πρέπει να πάρει η Αστυνομία, αλλά και τις κατασκευές στα μελανά σημεία τα οποία αναφέρατε. Και εδώ πάλι πρέπει να σας απαντήσω, διότι και ο Υπουργός στην ομιλία του κατέθεσε στα Πρακτικά της Βουλής έναν κατάλογο, στον οποίο αναφέρονται δεκάδες έργα, που αφορούν τις μελανές περιοχές, εκεί δηλαδή που έχουμε επισημάνει με απόφαση της διυπουργικής επιτροπής οδικής ασφάλειας. Δόθηκε εντολή στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων να εκτελέσει αυτά τα έργα.

Έχουμε, λοιπόν, υπεραστικό εθνικό δίκτυο από πιστώσεις του Ταμείου Εθνικής Οδοποιίας, στον ΠΑΘΕ, ιδιαίτερα στις μελανές περιοχές π.χ. Παναγοπούλα, Θερμοπύλες κλπ., σύμφωνα με μελέτη που εκπονήθηκε από το ΕΜΠ, έργα είκοσι, σύνολο έξι δισεκατομμυρίων πενήντα εκατομμυρίων

(6.050.000.000) δραχμές, Αθηνών-Κορίνθου-Τρίπολης εκατό εκατομμύρια δραχμές (100.000.000). Υπεραστικό εθνικό δίκτυο από πιστώσεις ΤΕΟ από Οκτώβριο του 2000 έως σήμερα, χρηματοδοτήσεις περιφερειών, σύνολο έργα στην Ήπειρο, Κεντρική Μακεδονία, στην Κρήτη κλπ., σύνολο έντεκα δισεκατομμύρια εξακόσια είκοσι πέντε εκατομμύρια (11.625.000.000) δραχμές). Σήραγγες, συντήρηση από πιστώσεις του ΤΕΟ, σήραγγα Αραχώβης-Καρακολίθου, σήραγγα Αρτεμισίου, σύνολο ένα δισεκατομμύριο πεντακόσια είκοσι εκατομμύρια (1.520.000.000) δραχμές. Και μέτρα τα οποία έχουν ληφθεί και που συμβάλλουν στη βελτίωση οδικής ασφάλειας στην περιοχή του λεκανοπεδίου Αττικής, σύνολο προϋπολογισμού οκτώ δισεκατομμύρια (8.000.000.000) δραχμές.

Αυτά, κύριοι συνάδελφοι, τα καταθέσαμε. Δεν μπορούμε να επανερχόμαστε και να χρησιμοποιούμε επιχειρήματα, για να κατηγορούμε την Κυβέρνηση.

Όπως είπα και στην αρχή, έχουμε εντοπίσει τα προβλήματα, έχουμε ευθύνες, έχουμε και πολιτικές ευθύνες, αλλά προσπαθούμε.

Δεν βρισκόμαστε σε μια περίοδο απραξίας, όπως τονίστηκε από πολλούς συναδέλφους. Κάνουμε σκληρό αγώνα. Αναφορικά με τους οδηγούς είπα ότι όλοι έχουν μεγάλη ευθύνη γιατί υπάρχει επιθετική οδήγηση.

Εδώ ο συνάδελφος του Κ.Κ.Ε. διερωτήθηκε γιατί οι οδηγοί όταν βγαίνουν από τα σύνορα οδηγούν καλύτερα και δεν οδηγούν επιθετικά, όπως συμβαίνει στην Ελλάδα. Γι' αυτό θα πρέπει να διερωτηθεί ολόκληρη η κοινωνία και όχι η πολιτεία ή η εκάστοτε κυβέρνηση.

Είπαμε, κύριοι συνάδελφοι, ότι θα κατασκευάζουμε τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής, βελτιώνουμε το σύστημα εξετάσεων, θα το κάνουμε πιο αξιόλογο, αξιόπιστο και αποτελεσματικό προκειμένου να δημιουργήσουμε μια νέα γενιά ανθρώπων –υπάρχει πολιτική και γίνεται έργο σ' αυτό– που θα συμπεριφέρονται οδικά πολύ καλύτερα από τις δικές μας γενιές. Αυτός είναι ο βασικός στόχος για να μπορέσουμε να μειώσουμε τον αριθμό των ατυχημάτων και των θυμάτων, κύριοι συνάδελφοι.

Αναφορικά με τα ατυχήματα στους σιδηροδρόμους, θα αναφερθώ σε κάτι για το οποίο σας διέκοψα προηγουμένως. Θα μπορούσατε να διαβάσετε το πόρισμα, αλλά δεν είχατε το χρόνο. Το ατύχημα στο INTERCITY συνέβη σ' ένα όχημα που δεν είχε μπαρ. Ξεκίνησε από την υπερθέρμανση ενός ηλεκτρικού στοιχείου του κλιματισμού. Αυτό λέγει το πόρισμα, το οποίο υπογράφουν άνθρωποι, που έχουν ευθύνη γι' αυτές τις έρευνες.

Επίσης αναφορικά τώρα με την ΥΠΑ και την F.A.A., θα παρακαλέσω να μην υιοθετείτε το πόρισμα της F.A.A. το οποίο δεν κοινοποιήθηκε πουθενά. Δεν δόθηκε γραπτά πουθενά, δεν ειδοποιήθηκε κανείς διεθνής οργανισμός. Και βέβαια η ΥΠΑ υποθέτει ότι οι λόγοι γι' αυτήν την κατηγοριοποίηση –δεν υπήρξε υποβιβασμός από την πρώτη στη δεύτερη κατηγορία– είναι ότι δεν υπάρχει εναρμόνιση στα διεθνή πρότυπα από την ΥΠΑ και από την ελληνική πολιτεία, δηλαδή δεν έχει εκσυγχρονίσει το βασικό διάταγμα 2264/64. Αυτός ο λόγος ήδη έχει εκλείψει διότι το αντίστοιχο προεδρικό διάταγμα είναι στο Συμβούλιο της Επικρατείας για νομοτεχνική επεξεργασία. Δεύτερος υποτιθέμενος λόγος –δεν έχουμε κανένα στοιχείο γι' αυτό– είναι η έλλειψη πιστοποιημένων επιθεωρητών. Αυτήν την στιγμή και αυτός ο λόγος εκλείπει, διότι με το νέο νόμο ήδη βρισκόμαστε στη διαδικασία πρόσληψης δεκαπέντε πιστοποιημένων επιθεωρητών, οι οποίοι προσθέτονται στους ήδη υπάρχοντες είκοσι. Υπάρχουν επιθεωρητές πτητικής ικανότητας επτά Έλληνες και τρεις ξένοι, σύνολο δέκα. Επιθεωρητές πτητικής λειτουργίας δύο Έλληνες πιλότοι και τέσσερις ξένοι πιλότοι, σύνολο έξι. Και επιθεωρητές πτητικής λειτουργίας τέσσερις υπάλληλοι. Έχουμε ένα σύνολο είκοσι επιθεωρητών. Σ' αυτούς τους είκοσι προσθέτουμε άλλους δεκαπέντε και έχουμε ένα σύνολο τριανταπέντε και αναμένουμε τη F.A.A. το καλοκαίρι να έρθει ή θα τους καλέσουμε εμείς οπότε θα υπάρξει μια τελειώς διαφορετική εικόνα και μια αναδίπλωση αυτών των πορισμάτων ελέγχου για τα οποία ούτε η ελληνική πολιτεία ούτε η ελληνική Κβέρνηση ούτε η ICAO έχουν κάποια γνώση, διότι κανείς δεν έχει ενημερωθεί.

Αναφορικά τώρα με το αεροδρόμιο «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» τους χαρακτηρισμούς στον κ. Λαλιώτη, θέλω να σας πω τα εξής: Ο κ. Λαλιώτης στη θητεία του στην κυβέρνηση έχει να επιδείξει ένα τεράστιο έργο για το οποίο είναι υπερήφανοι όλοι οι Έλληνες. Και θλίβομαι πραγματικά γιατί χρησιμοποιούνται τέτοιοι χαρακτηρισμοί για ανθρώπους που έχουν δώσει τη ζωή τους και έχουν αποδείξει ότι είναι χρήσιμοι για την ελληνική πολιτεία, διότι παρέδωσαν έργα τα οποία είναι μεγάλης αναπτυξιακής σημασίας και για τα οποία εμείς οι Έλληνες πρέπει να είμαστε υπερήφανοι.

Για το αεροδρόμιο «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» θα χρησιμοποιήσω ένα έγγραφο, το οποίο θα καταθέσω και στα Πρακτικά, το οποίο υπογράφει ο Γενικός Διευθυντής του αεροδρομίου κ. Matthias Mitscherlich, με ημερομηνία 9 Μαΐου.

Λέει τα εξής: «Σε σχέση με το ζήτημα που προέκυψε με την κατάταξη της Ελλάδας από την Αμερικανική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας στην κατηγορία αυτή ως προς το επίπεδο ασφάλειας των αερομεταφορών και αεροδρομίων θα πρέπει να διευκρινιστούν τα εξής:

Σύμφωνα με τις πληροφορίες μας η κατάταξη αυτή αφορά κυρίως στην εφαρμογή όλων των διεθνών προτύπων πτήσεων και των συνισταμένων διαδικασιών που ορίζονται από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και στο επίπεδο της συντήρησης των αεροσκαφών στην ελληνική επικράτεια. Ως εκ τούτου δεν αφορά την ασφάλεια των ελληνικών αεροδρομίων, ειδικότερα δε τον αερολιμένα «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ».

Επιπλέον δεν γνωρίζουμε να έχουν γίνει περαιτέρω ενέργειες εκτός ορισμένων ανακοινώσεων τύπου από το Σύνδεσμο Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Αρχών (JAA), οι οποίες ενέργειες να οδηγήσουν στη διαγραφή της χώρας μας από τον παραπάνω Σύνδεσμο».

Δεν υπάρχει, λοιπόν, κανένα απολύτως τέτοιο ζήτημα. Και πουθενά όπου ρωτήσαμε, σε κανέναν οργανισμό υφίσταται τέτοιο θέμα. «Σε σχέση βέβαια με την έναρξη λειτουργίας του νέου αεροδρομίου, η έναρξη έγινε επιτυχώς στην προγραμματισθείσα ημερομηνία μετά την ολοκλήρωση μιας από κοινού συμφωνηθείσας διαδικασίας αδειοδότησης. Είναι σημαντικό» - και τελειώνει το έγγραφο- «να σημειώσουμε ότι το αεροδρόμιο «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» ανταποκρίνεται σε όλα τα διεθνή πρότυπα, επίπεδα και συνιστώμενες πρακτικές, όπως αυτές ορίζονται στα σχετικά έγγραφα του ICAO». Κατάτω το έγγραφο για τα Πρακτικά.

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

Κλείνοντας, κύριοι συνάδελφοι, θέλω να πω τα εξής: Ο έλεγχος εναέριων κυκλοφοριών στο «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» γίνεται από τα πλέον σύγχρονα ηλεκτρονικά συστήματα που υπάρχουν στον κόσμο. Είναι το σύστημα ΠΑΛΑΣ, το οποίο ελέγχει όλο τον εναέριο χώρο της Ελλάδας και ιδιαίτερα το αεροδρόμιο «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ». Και βέβαια το νέο αεροδρόμιο διαθέτει τέσσερα συστήματα ILS, δύο για κάθε διάδρομο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριε Υφυπουργέ, δεν έπρεπε να τα αφήσετε στο τέλος αυτά τα στοιχεία και αφού έχετε συμπληρώσει το χρόνο σας. Παρακαλώ, ολοκληρώστε γρήγορα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ολοκληρώνω τη φράση μου.

Αυτά βέβαια τα συστήματα ILS συνεργαζόμενα με τον αυτόματο πιλότο αεροσκάφους μπορούν να κατεβάσουν το αεροσκάφος με ασφάλεια ως τα εκατό πόδια, τριάντα τρία μέτρα πάνω από το διάδρομο προσγείωσης, χωρίς παρέμβαση του χειριστή. Και αυτό είναι κάτι που είναι απαραίτητο στα πιο σύγχρονα αεροδρόμια στον κόσμο και χρειάζεται ειδικά όταν επικρατούν οριακές καιρικές συνθήκες.

Κύριοι συνάδελφοι, κλείνοντας θέλω να πω τα εξής: Αναφέρατε ότι το Π.Α.Σ.Ο.Κ. έχει τελειώσει. Οι εκλογές δεν κερδίζονται με σφυγμομετρήσεις, κύριοι συνάδελφοι. Κερδίζονται με έργα

και αποτέλεσμα, το οποίο εκτιμά ο ελληνικός λαός. Και γι' αυτό ο ελληνικός λαός μέχρι τώρα τίμησε την Κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ και γι' αυτόν το λόγο θα την ξανατιμήσει στις επόμενες εκλογές.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Παπαληγούρας έχει το λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΠΑΠΑΛΗΓΟΥΡΑΣ: Δεν θα σας καταπονήσω επί πολύ, κυρία Πρόεδρε. Θα δώσω μερικές πολύ σύντομες απαντήσεις στις παρατηρήσεις του κυρίου Υφυπουργού.

Να επαναλάβω ότι συγκοινωνιολόγος δεν υπάρχει στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης γι' αυτό σας μεμφθήκαμε. Και σας μέφομαι δύο φορές τώρα πια όταν άκουσα το καταπληκτικό ότι διερωτάσθε γιατί θα όφειλε να υπάρχει συγκοινωνιολόγος στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, όταν γνωρίζουμε ότι για ένα πολύ σημαντικό μέρος των θεμάτων που έχουν σχέση με τις μεταφορές, που έχουν σχέση με την ασφάλειά τους, αρμόδιο είναι το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης. Εγώ, λοιπόν, σας συνιστώ πολύ σύντομα να φροντίσετε να έχει συγκοινωνιολόγο το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, κύριε Υφυπουργέ.

Δεύτερον, στοιχεία πράγματι υπάρχουν πολλά. Σας κατηγόρησα πριν ότι τα στοιχεία για την ασφάλεια των συγκοινωνιών είναι μεταξύ τους αντιφατικά και σας υπογράμμισα ότι άλλα είναι τα στοιχεία τα οποία καταθέτει η ΕΣΥΕ, η Στατιστική Υπηρεσία, άλλα είναι αυτά, τα οποία χρησιμοποιεί η Τροχαία, άλλα στοιχεία είναι αυτά τα οποία δίνουν τα νοσοκομεία. Όταν διαφορετικές συναρμολογίες αρχές βασίζονται στις μελέτες τους, στον προγραμματισμό τους, σε διαφορετικά μεταξύ τους στοιχεία, πρόδηλο είναι, κύριε Υφυπουργέ, ότι δεν μπορείτε να έχετε σοβαρές μελέτες.

Μίλησα ακόμα για ελλιπή μέτρα ασφάλειας εκεί όπου κατασκευάζονται έργα στις οδούς κι εσείς δηλώσατε πολύ ικανοποιημένος από το επίπεδο της ασφάλειας αυτής.

Αυτά, δυστυχώς, δεν τα ακούει κάποια γυναίκα, η οποία συνεθλίβη από βράχο ο οποίος έπεσε στην Κακιά Σκάλα, ακριβώς στην περιοχή όπου κατασκευάζονταν έργα επί της οδού. Δεν σας ακούει και έτσι δεν μπορεί να αντιδράσει στη δήλωσή σας ότι πρέπει να είναι κανείς ικανοποιημένος από τα μέτρα ασφάλειας στις περιοχές όπου κατασκευάζονται έργα στις οδούς.

Απαριθμήσατε ακόμη, κύριε Υφυπουργέ, διάφορα κονδύλια, ποσά πράγματι σημαντικά από απόψεις μεγέθους, τα οποία διατέθηκαν για την οδική ασφάλεια.

Ε, λοιπόν, όταν το επίπεδο της ασφάλειας είναι αυτό το οποίο διεκτραγωδήσαμε πριν και που συνειδητοποιεί ο κάθε Έλληνας μετακινούμενος στην επικράτεια, δυο πράγματα μπορεί να συμβαίνουν: Ή αυτά τα εντυπωσιακά πράγματα κονδύλια δεν ήταν επαρκή ή η κυβέρνηση δεν είναι επαρκής στη διαχείρισή τους. Ή και ένα τρίτο -για να είμαι απόλυτα καρτεσιανός- μπορεί να συμβαίνουν και τα δυο.

Είπατε ακόμη ότι κακώς αναφερθήκαμε στο ότι η FAA αντιμετώπισε την Ελλάδα κατά τον τρόπο, που την αντιμετώπισε και ότι δεν ανταποκρινόταν στην αλήθεια η απόσταση τάχα μεταξύ των κριτηρίων ασφάλειας, του επιπέδου ασφάλειας, των προτύπων ασφάλειας που γίνονται δεκτά διεθνώς και των αντίστοιχων επιπέδων που ισχύουν στον τόπο μας.

Αλλά στην επόμενη σας ακριβώς φράση, σπεύσατε να μας διαβεβαιώσετε ότι η εναρμόνιση με τα διεθνή πρότυπα, αντιμετωπίζεται με νομοθετική πρωτοβουλία την οποία έχετε λάβει και σύντομα θα πάρει τη μορφή νόμου. Καταφέρατε μέσα στην επόμενη φράση να αυτοδιαψευστείτε δηλαδή.

Μας διαβεβαιώσατε ακόμη ότι δεν ήταν εσπευσμένη η έναρξη λειτουργίας του νέου αεροδρομίου. Μας διαβεβαιώσατε ότι είχαν τρελαθεί οι δεκάδες χιλιάδες των επιβατών, οι οποίοι βρίσκονταν για πολλές μέρες σε κατάσταση απόγνωσης επιχειρούντες να χρησιμοποιήσουν το εθνικό μας αεροδρόμιο, το οποίο δεν λειτουργούσε.

Όμως θέλω να θυμίσω, σε απόδειξη του ότι ήταν όχι απλώς εσπευσμένη, αλλά βεβιασμένη η έναρξη της λειτουργίας του χωρίς να έχουν εξασφαλιστεί τα όσα όφειλαν να έχουν εξασφαλιστεί σε ένα καινούριο αεροδρόμιο, εθνικό αεροδρόμιο, το

οποίο ξεκινάει τη λειτουργία του, θέλω να θυμίσω, σε απόδειξη της προχειρότητας και επιπολαιότητας που διέκρινε την Κυβέρνηση στη σχετική της απόφαση, ότι μόλις τρεις μέρες πριν από την έναρξη της λειτουργίας του καινούριου αεροδρομίου συνειδητοποιήσατε ότι υπάρχει πράγματι πρόβλημα με το ραντάρ, υπάρχει πρόβλημα με το ΠΑΛΑΣ. Τότε συνειδητοποιήσατε ότι την ώρα που προσπαθούσαν να προσγειωθούν οι πιλότοι των αεροπλάνων, άκουγαν Νταλάρα στον ασύρματο! Και εσπευσμένα, τρεις μέρες πριν από την έναρξη της λειτουργίας προσαπθήσατε να μετακομίσετε τις κεραιές των ραδιοφωνικών σταθμών.

Αλλά, κύριε Υφυπουργέ, είναι ασόβαρο όταν συμβαίνουν τέτοια πράγματα τρεις μέρες πριν από την έναρξη της λειτουργίας ενός νέου αεροδρομίου. Αυτά όλα έπρεπε να τα είχατε ελέγξει, επανέλεγξε εκατό φορές επί μήνες πριν ξεκινήσει η λειτουργία του καινούριου αεροδρομίου.

Τέλος, σε σχέση με την τελευταία σας πολιτική παρατήρηση, να ευχαριστήσω και μόνο διότι με αναγορεύσατε κυβερνητικό εκπρόσωπο και όχι Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Αντιπολίτευσης. Νομίζω ότι αυτό μαρτυρά άλλωστε και την πεποίθησή σας για το ποιος θα κυβερνήσει τις επόμενες εκλογές.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Δυό λόγια, κύριε Υπουργέ, για να κλείσετε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ (Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε συνάδελφε, για το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, ότι πρέπει να έχει συγκοινωνιολόγο, θέλω να σας πω το εξής: Δεν συμμερίζομαι την άποψή σας, διότι όπως σας ανέφερα και πριν υπάρχει η διυπουργική επιτροπή, η οποία έχει Πρόεδρο τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης και Υφυπουργούς από το ΥΠΕΧΩΔΕ, από το Υπουργείο Μεταφορών, από το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας και από το Υπουργείο Εσωτερικών. Σε ό,τι αφορά τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις ή οποιοδήποτε άλλο ζήτημα, που έχει σχέση με το θέμα της κυκλοφορίας γενικότερα, τις λύσεις δίνει το Υπουργείο Δημοσίων Έργων και όχι το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης.

Δεν υπάρχει, λοιπόν, λόγος να έχει το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης συγκοινωνιολόγο, διότι έχει την αρμοδιότητα για την αστυνόμευση και γενικώς για τα μέτρα, τα οποία παίρνονται και που αφορούν τις αστυνομικές αρχές.

Στοιχεία αντιφατικά μπορεί να υπάρχουν. Υπάρχει, όμως, η Γραμματεία, που έχει συσταθεί στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, η οποία τα συγκεντρώνει, τα κωδικοποιεί και τα δίνει στη δημοσιότητα, όπως επίσης και στην αρμόδια υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης που συγκεντρώνει όλα τα στατιστικά στοιχεία για τα οδικά ατυχήματα από τις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Για το λόγο αυτό, λοιπόν, τα στοιχεία αυτά που μπαίνουν στο site του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης προέρχονται από τον έλεγχο και την επαλήθευση στοιχείων τα οποία προέρχονται από διάφορες πλευρές είτε από νοσοκομεία είτε από την Αστυνομία.

Τα κονδύλια, κύριε συνάδελφε, τα οποία διατέθηκαν για την

αποκατάσταση των μελανών σημείων στους εθνικούς δρόμους είναι ικανοποιητικά, όπως επίσης ικανοποιητικά είναι και τα αποτελέσματα. Αυτό φαίνεται και από τη μείωση των ατυχημάτων σε αυτές τις περιοχές.

Έχουμε, λοιπόν, ένα δεδομένο στοιχείο, που αφορά τις επεμβάσεις, οι οποίες γίνονται σε αυτά τα σημεία.

Θα ήθελα επίσης να αναφερθώ στο θέμα των κεραιών των ραδιοφωνικών σταθμών. Γνωρίζετε πολύ καλά -όμως δεν το αναφέρετε- ότι ο προγραμματισμός της μετακίνησης των κεραιών σε άλλο σημείο, όπως και η παύση λειτουργίας ορισμένων ραδιοφωνικών σταθμών, είχε ξεκινήσει πολύ πιο πριν από τη λειτουργία του αεροδρομίου. Συγκεκριμένα είχε ξεκινήσει το 1996, όταν έγινε ο πρώτος διαγωνισμός, σύμφωνα με τον πρώτο χάρτη ραδιοσυχνότητας στην Αττική για τις είκοσι ραδιοσυχνότητες, οι οποίες μπορούσαν να λειτουργήσουν στην Αττική. Μετέπειτα έγιναν είκοσι οκτώ διότι μεταφέρθηκε το F.I.R. των Αθηνών στα Γεράνια και επίσης έκλεισε και το αεροδρόμιο του Ελληνικού, οπότε διατέθηκαν άλλες πέντε συχνότητες, συνολικά είκοσι οκτώ. Δεν είχαν, λοιπόν, καμία σχέση με την λειτουργία του νέου αεροδρομίου.

Όσον αφορά το ότι κάποια αεροπλάνα -από καταγγελίες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας- άκουγαν μουσική, αυτό ήταν ένας από τους λόγους που η Κυβέρνηση με αποφασιστικότητα προχώρησε για να επιβάλει την τάξη στο ραδιοφωνικό τοπίο, ούτως ώστε να προασπίσει και να εξασφαλίσει απόλυτα την ασφάλεια των πτήσεων στο νέο αεροδρόμιο.

Κλείνοντας, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας γιατί μας δόθηκε η δυνατότητα να αναπτύξουμε αυτό το διάλογο στα θέματα της ασφάλειας των μεταφορών, διότι πραγματικά ήταν εποικοδομητικός.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Κύριοι συνάδελφοι, έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά της Τρίτης 27 Μαρτίου 2001 και ερωτάται το Σώμα αν επικυρώνονται.

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Συνεπώς τα Πρακτικά της Τρίτης 27 Μαρτίου 2001 επικυρώθηκαν.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της υπ' αριθμ. 46/29.1.2001 επερώτησης των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας κυρίων Αναστάσιου Παπαληγόυρα, Μαρίας Κόλλια-Τσαρουχά, Νικόλαου Αγγελόπουλου, Μάριου Σαλμά, Αθανάσιου Χειμάρη, Ευριπίδη Στυλιανίδη, Χρήστου Ζώνη και Σταύρου Καλογιάννη, προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με την ασφάλεια σε όλα τα μέσα μεταφοράς.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 14.55', λύεται η συνεδρίαση για τη Δευτέρα 14 Μαΐου 2001 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 έχει διανεμηθεί.

