

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

Ι' ΠΕΡΙΟΔΟΣ (ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ)

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΙΓ'

Τρίτη 20 Μαΐου 2003

Αθήνα, σήμερα στις 20 Μαΐου 2003, ημέρα Τρίτη και ώρα 18.45' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗ**.

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

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από το Γραμματέα της Βουλής κ. Λεωνίδα Γρηγοράκο, Βουλευτή Λακωνίας, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Αρκαδίας κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Μαλλωταίων «Η ΑΓΑΠΗ» ζητεί την επισκευή του οδικού δικτύου του δημοτικού διαμερίσματος Μαλλωτών Αρκαδίας.

2) Ο Βουλευτής Θεσσαλονίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Δημήτριος Αδάλης και η κυρία Ευθυμία Δέση, εκπαιδευτικοί, ζητούν το διορισμό τους στο Δημόσιο, ως γονείς πολύτεκνης οικογένειας.

3) Ο Βουλευτής Θεσσαλονίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κυρία Μαρία Ναντίδου, κάτοικος Θεσσαλονίκης, ζητεί την ικανοποίηση συνταξιοδοτικού της αιτήματος.

4) Ο Βουλευτής Θεσσαλονίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Επαναπατρισθέντων Ελλήνων από την Τσεχία ζητεί την επίλυση ασφαλιστικού – συνταξιοδοτικού προβλήματος των επαναπατρισθέντων Ελλήνων από την Τσεχία.

5) Ο Βουλευτής Θεσσαλονίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ομοσπονδία Σωματείων Ελλήνων Βορειοηπειρωτών «Ο Άγιος Κοσμάς» ζητεί να δοθεί ελληνική υπηκοότητα στους Βορειοηπειρώτες.

6) Ο Βουλευτής Θεσσαλονίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Αποστράτων Χωροφυλακής – Ελληνικής Αστυνομίας Θεσσαλονίκης διαμαρτύρεται για διατάξεις σχεδίου νόμου, σχετικά με τις αυξήσεις των συντάξεων του Δημοσίου για το 2003 και άλλες διατάξεις και ζητεί την απόσυρσή του.

7) Οι Βουλευτές κύριοι ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΕΝΤΕΝΙΩΤΗΣ και

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΚΡΗΤΙΚΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμος Οιτύλου Λακωνίας ζητεί χρηματοδότηση για την κατασκευή αγωγού ύδρευσης στο Δήμο Οιτύλου Λακωνίας.

8) Ο Βουλευτής Κέρκυρας κ. ΣΠΥΡΟΣ ΣΠΥΡΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύνδεσμος Πολιτικών Συνταξιούχων Κέρκυρας διαμαρτύρεται για τη μελετώμενη αποσύνδεση των συντάξεων από τους μισθούς των εν ενεργεία υπαλλήλων.

9) Ο Βουλευτής Κέρκυρας κ. ΣΠΥΡΟΣ ΣΠΥΡΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Τοπικό Συμβούλιο Καναλιών του Δήμου Κερκυραίων ζητεί την τροποποίηση του άρθρου 13 του Ν. 1388/1955.

10) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ και ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. ΚΡΗΤΙΚΟΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Ένωση Υπαλλήλων Πυροσβεστικού Σώματος Νομού Λακωνίας καταγγέλλει τη συνεχιζόμενη υποβάθμιση της παροχής πυροπροστασίας στο Νομό Λακωνίας.

11) Ο Βουλευτής Λακωνίας κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΑΒΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Γιάννης Πετρουτσάς, κάτοικος Αγίου Ιωάννη του Δήμου Μονεμβασίας, διαμαρτύρεται για την έλλειψη ιατρού – πνευμονολόγου από το Νοσοκομείο Μολάων.

12) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Κέας ζητεί την ένταξη της Κέας στους προορισμούς της Εταιρείας Η.Φ.Δ. που ξεκίνησε από το Λαύριο προς Κυκλάδες.

13) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Κοινότητα Δονούσας ζητεί την πρακτόρευση των πλοίων που συνδέουν τη νήσο Δονούσα να αναλάβει ένας μόνιμος κάτοικος.

14) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΩΜΑΤΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Έπαρχος Μήλου διαμαρτύρεται για τη μελετώμενη διακοπή δρομολογίων του πλοίου ΙΕΡΑΠΕΤΡΑ της εταιρείας ΛΑΝΕ.

15) Ο Βουλευτής Φωκίδας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Γραβιάς Φωκίδας ζητεί την επίλυση προβλημάτων των εργαζομένων στην Ελεγχόμενη Κυνηγετική Περιοχή Παρνασσίδας.

16) Ο Βουλευτής Χίου κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ένωση Συλλόγων Ερασι-

τεχνών Αλιείων ζητεί την επίλυση προβλημάτων των ερασιτεχνών ψαράδων.

17) Ο Βουλευτής Χίου κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΒΑΡΙΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Τεχνολόγων Εκπαιδευτικών – Παράρτημα Βορείου Αιγαίου ζητεί την επίλυση του κτιριακού προβλήματος των ΤΕΕ του Νομού Χίου κ.λπ.

18) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σωματείων – Συλλόγων Ατόμων με σακχαρώδη διαβήτη ζητεί την επέκταση και στελέχωση των Διαβητολογικών Κέντρων και Ιατρείων σε όλες τις περιφέρειες της χώρας.

19) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Θεσπείων Αιτωλ/νίας ζητεί έκτακτη επιχορήγηση για κάλυψη δαπανών λειτουργίας, συντήρησης και μισθοδοσίας προσωπικού των Παιδικών Σταθμών Παναγιωλίου και Καινουρίου.

20) Ο Βουλευτής Αιτωλ/νίας κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Ανακτορίου Αιτωλ/νίας ζητεί την αύξηση της επιχορήγησης των Σχολικών Επιτροπών του Δήμου του για την αντιμετώπιση χρεών τους.

21) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ – ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ και ΙΩΑΝΝΑ ΣΤΕΡΓΙΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Πέλλας ζητεί αποζημίωση των ροδακινόπαραγωγών της περιοχής της που οι καλλιέργειές τους επλήγησαν από τον πρόσφατο παγετό κ.λπ.

22) Οι Βουλευτές κύριοι ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ και ΙΩΑΝΝΑ ΣΤΕΡΓΙΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Εργατικό Κέντρο Μήλου ζητεί την επίλυση εργασιακών και τοπικών προβλημάτων.

23) Οι Βουλευτές κύριοι ΙΩΑΝΝΑ ΣΤΕΡΓΙΟΥ και ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ – ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Άρτας ζητεί την επίλυση εργασιακών, συνταξιοδοτικών και λοιπών προβλημάτων των μελών του.

24) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ – ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ και ΙΩΑΝΝΑ ΣΤΕΡΓΙΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Εργατοϋπαλληλικό Κέντρο Δράμας ζητεί την επίλυση εργασιακών και τοπικών αιτημάτων.

25) Οι Βουλευτές κύριοι ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ και ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ – ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Πρακτόρων ΠΡΟΠΟ ζητεί την επίλυση αιτημάτων που τους απασχολούν.

26) Ο Βουλευτής Αθηνών κ. ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Βασίλειος Παπακωνσταντούλης, κάτοικος Καματερού Αθήνας ζητεί την επανεξέταση του θέματος της προϋπηρεσίας του ως εκπαιδευτικού σε σχολεία της αλλοδαπής.

27) Οι Βουλευτές κύριοι ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ και ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ – ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Πανελλήνιος Σύλλογος Μεταμοσχευμένων ζητεί τη μηνιαία οικονομική ενίσχυση των ζώντων δοτών από τους Ασφαλιστικούς Οργανισμούς που ανήκουν.

28) Οι Βουλευτές κύριοι ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ και ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ – ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Πρωτοβάθμιος Σύλλογος Υπαλλήλων Βορειοδυτικής Ελλάδος, προερχομένων από το ΥΠΕΣΔΔΑ ζητεί ισότιμη μεταχείριση με τους συναδέλφους τους της Κεντρικής Υπηρεσίας ως προς την καταβολή της μηνιαίας πρόσθετης αμοιβής.

29) Η Βουλευτής Αττικής κ. ΙΩΑΝΝΑ ΣΤΕΡΓΙΟΥ κατέθεσε

αναφορά με την οποία οι Οργανώσεις «ΝΕΕΣ ΔΡΥΑΔΕΣ» και ο Περιβαλλοντικός Σύλλογος Διονύσου διαμαρτύρεται για τη συνεχιζόμενη χορήγηση οικοδομικών αδειών μέσα σε δασική και μάλιστα αναδασωτέα περιοχή.

30) Η Βουλευτής Αττικής κ. ΙΩΑΝΝΑ ΣΤΕΡΓΙΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μαραθώνα ζητεί την επισκευή του οδικού δικτύου του Δήμου.

31) Η Βουλευτής Αττικής κ. ΙΩΑΝΝΑ ΣΤΕΡΓΙΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Μαραθώνα ζητεί την παρουσία ενός γιατρού σε καθημερινή βάση στο Δήμο για την εξυπηρέτηση των Δημωτών.

32) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ – ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ και ΙΩΑΝΝΑ ΣΤΕΡΓΙΟΥ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Πανελλαδική Ομοσπονδία Εργατοϋπαλλήλων Εμφιαλωμένων Ποτών διαμαρτύρεται για την απαράδεκτη συμπεριφορά της Διοίκησης της εταιρείας στις διεκδικήσεις και τα αιτήματα των εργαζομένων και ζητεί άμεση λύση των προβλημάτων των μελών της.

33) Οι Βουλευτές κύριοι ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ και ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ – ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Ελλήνων Δασκάλων και Νηπιαγωγών Βάδης – Βυρτεμβέργης «Αριστοτέλης» ζητεί την καταβολή ειδικού επιμισθίου εξωτερικού και καθεστώ με μεταφοράς οικοσκειής.

34) Οι Βουλευτές κύριοι ΣΠΥΡΟΣ ΣΤΡΙΦΤΑΡΗΣ και ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΟΥΡΜΟΥΖΙΑΔΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι Σύλλογοι Γονέων και Κηδεμόνων 1ου Γυμνασίου, 5ου και 19ου Δημοτικών Σχολείων Αγρινίου ζητούν την αναπαλαιώση και συντήρηση των Παπαστράτειων Εκπαιδευτηρίων.

35) Οι Βουλευτές κύριοι ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΣΙΩΝΗΣ και ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Πολυτέκνων Νομού Κορινθίας ζητεί να ισχύσει η έκπτωση του 50% για τους πολύτεκνους σε όλες τις θέσεις των πιλοίων.

36) Οι Βουλευτές κύριοι ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία το Συνδικάτο Μετάλλου Πειραιά, η Πανελλήνια Ένωση Αμμοβολιστών – Καθαριστών, το Σωματείο Ηλεκτρολόγων Πλοίων και η Ένωση Μετάλλου Σαλαμίνας καταγγέλλουν την απόπειρα ενοχοποίησης της 5μελούς Επιτροπής Ελέγχου για τα μέτρα ασφαλείας στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη.

37) Ο Βουλευτής κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΣΙΩΝΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Εμποροεπαγγελματικός Σύλλογος Βαρθολομίου Ηλείας ζητεί την αποκατάσταση των σεισμόπληκτων εμπορών και επαγγελματιών της περιοχής.

38) Ο Βουλευτής Μεσσηνίας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Ένωση Υπαλλήλων Πυροσβεστικού Σώματος Μεσσηνίας διαμαρτύρεται για τον τρόπο συγκρότησης του Πεζοπόρου Τμήματος Περιφέρειας Πελοποννήσου.

39) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας στο οποίο αναφέρονται οι αντιδράσεις για τη δημιουργία καταυλισμού λαθρομεταναστών στη νότια περιοχή της Πάτρας.

40) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αφορά στο πρόβλημα του ωραρίου των εργαζομένων στο Π.Π.Ν.Π.

41) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αφορά στην καταγγελία του Δημάρχου Τριταίας για τις ανεξέλεγκτες μεθόδους σφαγής ζώων.

42) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αφορά στα κονδύλια για την εφαρμογή του σχεδίου πόλης της Πάτρας.

43) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αφορά στις αντιδράσεις των αγροτών της Αχαΐας όσον αφορά στο αρδευτικό πρόβλημα.

44) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αφορά στην ανεπάρκεια σε νοσηλεύτριες της Παθολογικής Κλινικής του Π.Π.Ν.Π.

45) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αφορά στην έλλειψη Αστυνομικού Τμήματος στα Σαγεία του Δήμου Μόβρης.

46) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας που αφορά στο φαινόμενο των καθιζήσεων στη Μητρόπολη του Δήμου Ωλενίας Αχαΐας.

47) Ο Βουλευτής Αιτωλίας κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΪΝΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Μικρών Φορτηγών Αυτοκινήτων ζητεί την τροποποίηση της περ. β' του άρθρου 12 του ν. 1959/91 και την ορθή οριοθέτηση του όρου «κατ' εξαίρεση» για να σταματήσει η καταστρατήγηση της πρόθεσης του νομοθέτη.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 3476/29-11-2002 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 4406/23-12-2002 έγγραφο από τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αριθμό 3476/2002 ερώτηση, που κατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Κ. Καραμπίνια, για τα θιγόμενα σ' αυτή θέματα, σας πληροφορούμε τα εξής:

Σύμφωνα με την αριθμ. πρωτ. 109734/16.10.1998 Υ.Α. «Σύστημα Διαχείρισης, Αξιολόγησης, Παρακολούθησης και Ελέγχου» των ενεργειών «Καταπολέμησης του Αποκλεισμού από την Αγορά Εργασίας» στα πλαίσια του Β'Κ.Π.Σ., τα Κέντρα Επαγγελματικής Κατάρτισης (Κ.Ε.Κ.) δύνανται να υλοποιούν ενέργειες Προκατάρτισης, Κατάρτισης & Προώθησης στην απασχόληση, που εντάσσονται στο Ε.Π. «Καταπολέμηση του Αποκλεισμού από την Αγορά Εργασίας» εφ' όσον: έχουν πιστοποιηθεί από το Εθνικό Κέντρο Πιστοποίησης (Ε.ΚΕ.ΠΙΣ.), 1ον) σύμφωνα με τους όρους, τα κριτήρια και τις διαδικασίες που ορίζονται από τη με αριθμό 111232 / 12-12-1997 Υπουργική Απόφαση και 2^{ον}) συμπληρωματικά με βάση τα οριζόμενα στην με αριθμό 11238 / 12-12-1998 Υ.Α.

διαθέτουν Φορολογική - Ασφαλιστική Ενημερότητα & Πιστοποιητικά μη Λύσης & μη Πτώχευσης του Κ.Ε.Κ.

Η διαδικασία της αξιολόγησης και της επιλογής των προτάσεων που υποβάλλονται από τους Φορείς για έγκριση & χρηματοδότηση, διενεργείται σε τρεις φάσεις, οι οποίες αναλύονται ως εξής:

1. Έλεγχος της πληρότητας & της επιλεξιμότητας των δικαιολογητικών νομιμοποίησης του φορέα.

2. Αξιολόγηση των προτάσεων από επιστήμονες αξιολογητές οι οποίοι επιλέγονται από το Ενιαίο Μητρώο Αξιολογητών του Υπουργείου Εργασίας & Κ.Α.

3. Αξιολόγηση των προτάσεων από Τριμελές Γνωμοδοτικές Επιτροπές (Γ.Ε.) οι οποίες συγκροτούνται με απόφαση του Υπουργού Εργασίας & Κοινωνικών Ασφαλίσεων.

Για κάθε πρόταση που εγκρίνεται, εκδίδεται Υπουργική Απόφαση, η οποία αποστέλλεται στο τελικό δικαιούχο φορέα.

Επίσης, προκειμένου να διασφαλισθεί η αποτελεσματικότητα και ορθή εφαρμογή των ενεργειών του Ε.Π. οι οποίες χρηματοδοτούνται από το Ε.Κ.Τ, το Υπουργείο Εργασίας & Κοινωνικών Ασφαλίσεων λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα με σκοπό:

1. Την τήρηση των Εθνικών & Κοινοτικών Διατάξεων

2. Την ορθή υλοποίηση των ενεργειών κατάρτισης και τη δια-

πίστωσή του εάν αυτές είναι σύμφωνες με τις ισχύουσες ρυθμίσεις

3. Την πρόληψη ή τη διαπίστωση τυχόν παραβάσεων και την επιβολή κυρώσεων

4. Την ανάκτηση τυχόν αχρεωστήτως καταβληθέντων κεφαλαίων, μετά τη διαπίστωση σχετικής παράβασης

Η μη τήρηση ή η ελλιπής τήρηση των στοιχείων, καθώς και των διαδικασιών υλοποίησης των χρηματοδοτούμενων από το Ε.Κ.Τ. προγραμμάτων, πέραν οποιασδήποτε άλλης επίπτωσης, μπορεί να επιφέρει ακόμη και την ακύρωση των προγραμμάτων, την επιστροφή τυχόν εισπραχθέντων χρηματικών ποσών και τον αποκλεισμό του φορέα από μελλοντικές χρηματοδοτήσεις του Ε.Κ.Τ. για τα επόμενα δύο χρόνια. Ειδικά, η μη καταβολή του εκπαιδευτικού επιδόματος στους κατάρτισθέντες, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 8, παρ. 4, σημ. α.4 της 109734/16-10-1998 Υ.Α., συνεπάγεται την ακύρωση του προγράμματος.

Στα πλαίσια των ανωτέρω, και έπειτα από καταγγελίες στη Μονάδα Ελέγχου της Ειδικής Υπηρεσίας Διαχείρισης του Υπουργείου Εργασίας & Κ.Α., καταρτιζομένων που συμμετείχαν σε προγράμματα που υλοποίησε το Κ.Ε.Κ. «INTERSYN» στην Περιφέρεια Ηπείρου, συντάχθηκε Αποτέλεσμα Ελέγχου με Αριθμ. Πρωτ. 103501/01-11-2002 σε συνέχεια της Έκθεσης Ελέγχου με Αριθμ. Πρωτ. 1708/27-05-2002, με το οποίο ακυρώνονται δέκα (10) προγράμματα που ανέλαβε να υλοποιήσει το Κέντρο Επαγγελματικής Κατάρτισης Κ.Ε.Κ. «INTERSYN» κατά το Β'Κ.Π.Σ. (1994-1999), λόγω μηκαταβολής των εκπαιδευτικών επιδομάτων στους κατάρτισθέντες και απαιτείται η επιστροφή των εκταμιευθέντων πόρων του Ε.Κ.Τ. και της Εθνικής Συμμετοχής, ως αχρεωστήτως καταβληθέντα.

Επίσης, προτείνεται ο αποκλεισμός του φορέα από κάθε μελλοντική χρηματοδότηση για τα επόμενα δύο χρόνια και συγκεκριμένα τα έτη 2002 - 2003 λόγω των σοβαροτάτων παραβιάσεων των Εθνικών & Κοινοτικών διατάξεων που διέπουν την υλοποίηση των ελεγχθέντων συγχρηματοδοτούμενων από το Ε.Κ.Τ. προγραμμάτων, σε συνδυασμό με την έκταση αυτών.

Επί πλέον σας ενημερώνουμε για την μη ύπαρξη ρητρών - εγγυήσεων από τους Τελικούς Δικαιούχους κατά την υλοποίηση επιδοτούμενων προγραμμάτων κατάρτισης, στα πλαίσια του Β'Κ.Π.Σ. (1994 - 1999).

Επίσης, σας γνωστοποιούμε ότι το θέμα του ΚΕΚ INTERSYN έχουν ενημερωθεί από την αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων ενδιαφερόμενοι με τα αριθμ. 103831/20-11-2002 και 4633/1912-2002 έγγραφα.

Ο Υπουργός
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ

2. Στην με αριθμό 4360/21-12-2002 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 224305/ΕΥΣΑΠΠ 1008/31-12-2002 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση του ερωτήματος με αριθμό 4360/21.12.02 του Βουλευτή κ. Κ. Τσιπλάκη σχετικά με τις δυσκολίες Πληροφόρησης του κοινού για χρηματοδοτικές ευκαιρίες από τις ιστοσελίδες των Διαχειριστικών Αρχών του Γ'ΚΠΣ και συγκεκριμένα για την διάκριση μεταξύ ανοικτών προκηρύξεων υποβολής προσφορών και εκείνων που έχουν λήξει, σας γνωρίζουμε ότι:

1. Η Διαχειριστική Αρχή του ΚΠΣ στα πλαίσια του Καν. ΕΚ 1159/2000 και των διατάξεων Εφαρμογής του ΚΠΣ 2000-2006 προκειμένου να εξασφαλίσει την ομοιογένεια μεταξύ των μέτρων δημοσιότητας, έχει αποστείλει τον Ιανουάριο 2002 στις Δ.Α των Ε.Π. «Οδηγό για την Πληροφόρηση και Δημοσιότητα των Ε. Προγραμμάτων», όπου με ειδικό κεφάλαιο έχει επιστήσει την προσοχή των υπευθύνων δημοσιότητας για την ορθή δημοσιοποίηση των προκηρύξεων - προσκλήσεων ανοικτών Διαγωνισμών στις ιστοσελίδες των Ε.Π. θεωρώντας αυτές ως κεντρικό πυρήνα της Ενημέρωσης, τόσο των Δυνητικών Τελικών Δικαιούχων για υποβολή προτάσεων όσο και των τελικά ωφελουμένων (επιχειρήσεις - κοινό κλπ.) για ενημέρωση.

2. Στη συνέχεια η Διαχειριστική Αρχή του ΚΠΣ με διαδοχικές επιστολές της έχει ενημερώσει όλους τους υπεύθυνους Δημοσιότητας των Διαχειριστικών Αρχών των Ε.Π. για την υποχρέω-

σή τους να καταχωρούν τις προκηρύξεις - προσκλήσεις αμέσως μετά την έκδοσή τους σε εμφανή - επισκέψιμα σημεία των ιστοσελίδων καθώς και με σαφή διάκριση μεταξύ εν ενεργεία και παλαιών προκηρύξεων, ούτως ώστε να εξασφαλίζεται η διαφάνης και αποτελεσματική πληροφόρηση όλων των ενδιαφερομένων.

Στις ιστοσελίδες των Ε.Π. υπάρχει καταχώρηση ανοικτών προκηρύξεων - προσκλήσεων των προγραμμάτων και ήδη συμπληρώνεται η διάκριση μεταξύ των εν ενεργεία και αυτών που έχουν λήξει.

3. Στα πλαίσια αυτά, πρόσφατα έχει εκπονηθεί και σταλεί στις Δ.Α των Ε.Π. «Οδηγός Οργάνωσης και Εφαρμογής Ιστοσελίδων του Γ'ΚΠΣ», με στόχο την περαιτέρω βελτίωση της παροχής σχετικών πληροφοριών στο Διαδίκτυο όπου και υπενθυμίζεται εκ νέου η υποχρέωση για διάκριση μεταξύ των νέων και παλιών προκηρύξεων.

4. Συμπληρωματικά, σας γνωρίζουμε ότι στη δικτυακή πύλη www.hellaskps.gr υπάρχουν όλα τα προγραμματικά στοιχεία των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων, για την υποβολή, αξιολόγηση, ένταξη και υλοποίηση έργων (δεσμεύσεις, απορροφήσεις), τα οποία τροφοδοτούνται και επικαιροποιούνται από το Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα. Τα ενταγμένα έργα είναι καταχωρημένα ανά Ε.Π. και ανά νομό (χωρική κατανομή).

Πέραν αυτού, για την πληρέστερη πληροφόρηση του κοινού, στην εισαγωγική σελίδα του ΚΠΣ έχει δημιουργηθεί υπερσύνδεσμος (Hyperlink) με άλλες ιστοσελίδες της Επιτροπής, σχετικές με τα Διαρθρωτικά Ταμεία όπως info regio, e.c. eur opa, καθώς και με όλα τα επιχειρησιακά προγράμματα.

5. Επιπλέον, έχει συσταθεί Επιτροπή Συντονισμού και Παρακολούθησης για την Πληροφόρηση και Δημοσιότητα του ΚΠΣ, όπου μετέχουν εκπρόσωποι των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων αλλά και της Ε.Ε, ούτως ώστε να επιτυγχάνεται η βελτίωση των ιστοσελίδων, ως προς τα θέματα πληροφόρησης και δημοσιότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις παραινέσεις της Ε.Ε.

6. Τέλος, για να είναι σε θέση ο πολίτης να γνωρίζει έγκαιρα τις δυνατότητες συμμετοχής στα Επιχειρησιακά Προγράμματα λειτουργεί Γραφείο Εξυπηρέτησης Πολιτών, όπου δίνονται πληροφορίες για θέματα ΚΠΣ και Επιχειρησιακών Προγραμμάτων.

Ο Υφυπουργός
ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΧΤΑΣ»

3. Στην με αριθμό 2497/5-11-2002 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 14092B/12-12-2002 έγγραφο από την Υφυπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 2497 που κατατέθηκε στις 5/11/2002 από το Βουλευτή κ. Σπήλιο Σπηλιόπουλο και μας διαβιβάστηκε με το ΑΠ. Β-2044/28-11-2002 έγγραφο του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, σας πληροφορούμε τα εξής:

3. Οι μέχρι σήμερα δημοσιευθείσες Προσκλήσεις, για υποβολή προτάσεων στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ», αφορούν σε μέτρα για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, και έχουν ως τελικούς δικαιούχους συγκεκριμένες Υπηρεσίες του Δημόσιου Τομέα.

4. Στο προσεχές διάστημα, πρόκειται να ενεργοποιηθεί το Μέτρο 9.1, του Επιχειρησιακού Προγράμματος «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» (ΕΠΠΕΡ), που θα αφορά σε έργα με τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα.

Ενδεικτικές δράσεις που θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν στο Μέτρο αυτό, σύμφωνα με την τροποποίηση του ΕΠΠΕΡ, είναι αυτές που περιλαμβάνονται στο συνημμένο Πίνακα.

Η Υφυπουργός
ΡΟΔΟΥΛΑ ΖΗΣΗ»

4. Στην με αριθμό 3748/6-12-2002 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 131722/ΠΗ/20-12-2002 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 3748/6-12-2002 που

κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Σπυρ. Ταλιαδούρος, σχετικά με την εισαγωγή της διδασκαλίας της Ιταλικής Γλώσσας στην Α/θμια και Β/θμια Εκπ/ση, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Οι ξένες γλώσσες που διδάσκονται στη Β/θμια Εκπ/ση, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, είναι τα Αγγλικά ως υποχρεωτική γλώσσα και τα Γαλλικά και τα Γερμανικά ως υποχρεωτικές γλώσσες επιλογής.

Όσον αφορά στη διδασκαλία της Ιταλικής γλώσσας, το ΥΠ.Ε.Π.Θ. θα μελετήσει τη δυνατότητα εισαγωγής της στη Β/θμια Εκπ/ση, αφού εξετασθούν σε βάθος οι λειτουργικές, δυνατότητες των σχολείων.

Ο Υφυπουργός
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΕΣΟΥΛΗΣ»

5. Στην με αριθμό 3394/28-11-2002. ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 4393/23-12-2002 έγγραφο από τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αριθμό 3394/28-11-2002 ερώτηση, που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή Κ. Γαρουφαλιά, για τα διγόμενα σ' αυτή θέματα, σας πληροφορούμε τα εξής:

Α. Για την ενίσχυση της απασχόλησης Ο Οργανισμός Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού (ΟΑΕΔ) κατ' έτος εφαρμόζει προγράμματα επιχορήγησης επιχειρήσεων για την απασχόληση νέων και επιδιώκει τη μετατροπή των παθητικών πολιτικών σε ενεργητικές, με σκοπό τη μείωση της ανεργίας και την αύξηση.

Β. Σε όλους τους Νομούς της χώρας πλην εκείνων, στους οποίους εφαρμόζεται Πρόγραμμα Ολοκληρωμένης Παρέμβασης, είναι σε εξέλιξη η διαδικασία υλοποίησης των παρακάτω προγραμμάτων έτους 2002:

Στα πλαίσια του Επιχειρησιακού Προγράμματος (Ε.Π.) «Απασχόληση και Επαγγελματική Κατάρτιση» που έχει ενταχθεί στο Γ Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (ΚΠΣ) για το τρέχον έτος ο ΟΑΕΔ έχει προκηρύξει τα παρακάτω προγράμματα:

α) Πρόγραμμα Επιχορήγησης Ιδιωτικών Επιχειρήσεων (Ν.Θ.Ε.) για την απασχόληση 15.000 νέων ηλικίας 18-60 ετών, οι οποίες είναι πρόσθετες εκείνων, που τυχόν δημιουργούνται στο πλαίσιο επενδυτικού σχεδίου ενταγμένου σε καθεστώς ενισχύσεων.

Η διάρκεια του προγράμματος είναι 18 μήνες από τους οποίους 12 μήνες με επιχορήγηση και 6 μήνες δέσμευση (απασχόληση χωρίς επιχορήγηση).

Το ποσό της επιχορήγησης ανέρχεται στο ποσό των 14,70 Ε για κάθε ημέρα εργασίας πλήρους απασχόλησης.

Σε περίπτωση μερικής απασχόλησης (4 ώρες και άνω ημερησίως) η επιχορήγηση ανέρχεται στο ήμισυ του ως άνω ποσού.

β) Πρόγραμμα Επιχορήγησης 6.500 Νέων Ελευθέρων Επαγγελματιών (Ν.Ε.Ε.). Η διάρκεια του προγράμματος είναι 12 μήνες και η επιχορήγηση ανέρχεται στο ποσό των 7.400 Ε.

γ) Πρόγραμμα απόκτησης Εργασιακής Εμπειρίας για 4.100 νέους ηλικίας μέχρι 35 ετών πτυχιούχων ΑΕΙ - ΤΕΙ στον τομέα Πληροφορικής και Επικοινωνιών (STAGE 2002). Το πρόγραμμα υλοποιείται σε όλους τους Νομούς της Χώρας, η διάρκεια του είναι εννέα (9) μήνες, η δε αποζημίωση που καταβάλλεται στους ασκούμενους ανέρχεται στα 19,01 Ε την ημέρα.

Γ. Το Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.) του ΟΑΕΔ με τις αριθμ. 2771 με 2772/17-9-2002 Αποφάσεις του υπέβαλε πρόταση στον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων για την υλοποίηση Προγραμμάτων Επιχορήγησης Επιχειρήσεων και Επιχορήγησης Νέων Ελευθέρων Επαγγελματιών (Ν.Ε.Ε.) έτους 2003. Συγκεκριμένα:

α) Πρόγραμμα Επιχορήγησης ιδιωτικών Επιχειρήσεων για την απασχόληση 25.000 νέων ηλικίας 18-60 ετών. Η διάρκεια του προγράμματος είναι 18 μήνες από τους οποίους 12 μήνες με επιχορήγηση και 6 μήνες δέσμευση (απασχόληση χωρίς επιχορήγηση).

Το ποσό της επιχορήγησης ανέρχεται στο ποσό των 14,70 Ε για κάθε ημέρα εργασίας πλήρους απασχόλησης.

Σε περίπτωση μερικής απασχόλησης (4 ώρες και άνω ημερησίως) η επιχορήγηση ανέρχεται στο ήμισυ του ως άνω ποσού.

β) Πρόγραμμα Επιχορήγησης 10.000 Ν.Ε.Ε. Η διάρκεια του προγράμματος είναι 12 μήνες και η επιχορήγηση ανέρχεται στο ποσό των 7.400 Ε.

Δ. Το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων με βάση τις 3035 και 3036/22-10-2002 αποφάσεις του ΟΑΕΔ εξέδωσε την αριθμ.31783/18.11.2002 (ΦΕΚ 1504/Β/2-12-2002) απόφαση, αναφορικά με προγράμματα επιχορήγησης επιχειρήσεων για την απασχόληση ανέργων γυναικών και νέων.

Συγκεκριμένα:

α) Πρόγραμμα απόκτησης εργασιακής εμπειρίας και επιχορήγησης επιχειρήσεων για την απασχόληση 5.000 ανέργων γυναικών ηλικίας 18-65 ετών. Η διάρκεια του προγράμματος είναι 21 μήνες από τους οποίους 3 μήνες το στάδιο απόκτησης εργασιακής εμπειρίας, 12 μήνες το στάδιο απασχόλησης με επιχορήγηση και 6 μήνες δέσμευση (απασχόληση χωρίς επιχορήγηση).

Κατά το στάδιο της απόκτησης εργασιακής εμπειρίας ο ΟΑΕΔ θα καταβάλλει στις ασκούμενες όχι πάνω από 22 ημέρες το μήνα στις μεν πτυχιούχους Α.Ε.Ι. -Τ.Ε.Ι. το ποσό των 20,54 Ε ημερησίως μικτά (Δευτέρα-Παρασκευή), στις δε διπλωματούχους και αποφοίτους των Ι.Ε.Κ., Τ.Ε.Λ., Ε.Π.Λ., Τ.Ε.Ε. Β' κύκλου το ποσό 17,61 Ε ημερησίως μικτά.

Κατά το στάδιο της απασχόλησης το ποσό της επιχορήγησης ανέρχεται στο ποσό των 14,70 Ε για κάθε ημέρα εργασίας πλήρους απασχόλησης.

Σε περίπτωση μερικής απασχόλησης (4 ώρες και άνω ημερησίως) η επιχορήγηση ανέρχεται στο ήμισυ του ως άνω ποσού.

β) Πρόγραμμα επιχορήγησης επιχειρήσεων για την απασχόληση 5.000 ανέργων ηλικίας 18-30 ετών. Η διάρκεια του προγράμματος είναι 18 μήνες από τους οποίους 12 μήνες με επιχορήγηση και 6 μήνες δέσμευση (απασχόληση χωρίς επιχορήγηση).

Το ποσό της επιχορήγησης ανέρχεται στο ποσό των 14,70 Ε για κάθε ημέρα εργασίας πλήρους απασχόλησης.

Σε περίπτωση μερικής απασχόλησης (4 ώρες και άνω ημερησίως) η επιχορήγηση ανέρχεται στο ήμισυ του ως άνω ποσού.

Ε. Τέλος, το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων στο επόμενο έτος θα προβεί στην προκήρυξη Προγράμματος με τίτλο "Κατάρτιση σε θέματα προστασίας και διαχείρισης περιβάλλοντος", για την κατάρτιση 4.500 ανέργων, εκ των οποίων οι 2.000 περίπου θα είναι απόφοιτοι ΑΕΙ - ΤΕΙ, συνολικού προϋπολογισμού 20.000.000 ευρώ.

Ο Υπουργός
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ»

6. Στις με αριθμό 4218/18.12.2002, 4022/13.12.02, 4215/18.12.02, 4175/18.12.02 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ' αριθμ. 713/30-12-2002 έγγραφο από τον Υφυπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στις με αριθμό 4218/18.12.2002, 4022/13.12.02, 4215/18.12.02, 4175/18.12.02 ερωτήσεις που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Ι. Λαμπρόπουλος, Σπ. Ταλιαδούρος, Ι. Τζαμτζής, Σπ. Σπύρου και Ε. Μπασιάκος, σας πληροφορούμε τα εξής:

Με τη νέα ρυθμιστική απόφαση κυνηγιού (111381/6268/18-12-2002) που εκδόθηκε κατόπιν της 782/2002 απόφασης της Επιτροπής Αναστολών του Συμβουλίου της Επικρατείας, η δραστηριότητα του κυνηγιού θα συνεχίσει να ασκείται και γι' αυτό το κυνηγετικό Έτος από 20-8-2002 μέχρι και 28-2-2003.

Η νέα ρυθμιστική απόφαση είναι εναρμόνιση τόσο με την πρόσφατη απόφαση του ΣτΕ, όσο και την Κοινοτική οδηγία 79/409 «περί αποδημίας και φωλεοποίησης μεταναστευτικών πτερωτών».

Ο Υφυπουργός
Φ. ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ»

7. Στην με αριθμό 3848/10.12.2002 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1102835/10527/Α0010/27-12-2002 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθμό 3848/10.12.2002 ερώτησης, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Ηλίας Καλλιώρας, αναφο-

ρικά με μεταβίβαση οικοπέδων σε δικαιούχους κατοίκους των Δήμων Μαλεσίνας και Οπουντίων, σας γνωρίζουμε, όπως άλλωστε σας έχουμε πληροφορήσει με το (β) σχετικό μας, σε απάντηση της αρ. 500/13-7-2002 ερώτησης του ίδιου Βουλευτή, που αφορούσε το ίδιο όπως παραπάνω θέμα, τα εξής:

Με το από 29-7-1894 Β.Δ/γμα (ΦΕΚ 83 τ.Βα) συστήθηκε συνοικισμός στις θέσεις «Ράχη» και «Μαχάλα» της περιφέρειας του χωριού Μαλεσίνας Λοκρίδος Ν. Φθιώτιδας, με σκοπό τη στέγαση των κατοίκων της περιοχής αυτής, οι κατοικίες των οποίων είχαν καταστραφεί τότε από μεγάλο σεισμό.

Η έκταση κάθε ενός από τα παραχωρούμενα οικοπέδα ορίσθηκε σε 600 Β.Τ.Π. (Βασιλικούς τετραγωνικούς πήχεις).

Μετά τη δημοσίευση του πιο πάνω Διατάγματος το Δημόσιο προχώρησε στην παραχώρηση των οικοπέδων στους δικαιούχους και εξέδωσε τα σχετικά παραχωρητήρια στους περισσότερους από τους κατοίκους, πλην όμως για μερικούς από αυτούς (σύνολο 134) δεν εκδόθηκαν παραχωρητήρια.

Η άρση της εκκρεμότητας αυτής θα εξετασθεί στα πλαίσια του υπό επεξεργασία νομοσχεδίου «Ιδιοκτησιακές ρυθμίσεις κατεχομένων ακινήτων του Δημοσίου».

Ο Υφυπουργός
ΑΠ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ»

8. Στις με αριθμό 4174/18.12.2002, 4022/13.12.02, 4215/18.12.02, 4218/18.12.02 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ' αριθμ. 713/30-12-2002 έγγραφο από τον Υφυπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στις με αριθμό 4174/18.12.02, 4022/13.12.02, 4215/18.12.02, 4218/18.12.02 ερωτήσεις που κατέθεσαν οι Βουλευτές, κύριοι Ι. Λαμπρόπουλος, Σπ. Ταλιαδούρος, Ι. Τζαμτζής, Σπ. Σπύρου και Ε. Μπασιάκος, σας πληροφορούμε τα εξής:

Με τη νέα ρυθμιστική απόφαση κυνηγιού (111381/6268/18-12-2002) που εκδόθηκε κατόπιν της 782/2002 απόφασης της Επιτροπής Αναστολών του Συμβουλίου της Επικρατείας, η δραστηριότητα του κυνηγιού θα συνεχίσει να ασκείται και γι' αυτό το κυνηγετικό Έτος από 20-8-2002 μέχρι και 28-2-2003.

Η νέα ρυθμιστική απόφαση είναι εναρμονισμένη τόσο με την πρόσφατη απόφαση του ΣτΕ, όσο και με την Κοινοτική οδηγία 79/409 «περί αποδημίας και φωλεοποίησης μεταναστευτικών πτερωτών».

Ο Υφυπουργός
Φ. ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ»

9. Στην με αριθμό 5591/4.2.2003 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ.900α/3331/6198/13.02.2003 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθμό 5591/04-02-2003 ερώτησης, που κατέθεσε η Βουλευτής κ. Μαρία Κόλλια-Τσαρούχα, με θέμα την αποδέσμευση στρατοπέδων στην πόλη των Σερρών για την ανέγερση του νέου Δικαστικού Μεγάρου της πόλης, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Το ΥΠΕΘΑ έχει θέσει σε υψηλή προτεραιότητα την επίλυση προβλημάτων που έχουν δημιουργηθεί σε πολλές περιοχές της χώρας και αφορούν τη λειτουργία και την αξιοποίηση στρατιωτικών ακινήτων που έχουν εγκλωβιστεί στον αστικό ιστό των πόλεων. Στις περιπτώσεις αυτές η απομάκρυνση ή η μετεγκατάσταση των στρατωνιζόμενων Μονάδων κρίνεται αναγκαία για λόγους κοινωνικούς, περιβαλλοντολογικούς, οικιστικής ανάπτυξης και ποιότητας ζωής, αλλά επιπλέον και επιχειρησιακούς, λόγω της γεινιάσης αυτών με αστικές περιοχές, εν όψει και της νέας δομής δυνάμεων που εφαρμόζεται στις ΕΔ.

Προς το σκοπό αυτό και στα πλαίσια της ανωτέρω πολιτικής του ΥΠΕΘΑ συστάθηκε η Υπηρεσία Αξιοποίησης - Μετεγκατάστασης Στρατοπέδων (ΥΑΜΣ), η οποία οργανώθηκε με ταχείς ρυθμούς, ώστε να καταστεί ικανή σε σύντομο χρονικό διάστημα να ανταπεξέλθει στα ανωτέρω ζητήματα και να εκπληρώσει την αποστολή της, ενώ παράλληλα καθορίστηκε με το Ν. 2745/99 το νομοθετικό πλαίσιο των ενεργειών.

Στην πόλη των Σερρών, σύμφωνα με τον υπάρχοντα προγραμματισμό, αποδεσμεύονται και αξιοποιούνται τα Στρατόπε-

δα «ΠΑΠΑΛΟΥΚΑ» (έκτασης 124 στρεμμάτων κατά την Α' Φάση), «ΠΑΠΠΑ» (έκτασης 193 στρεμμάτων κατά την Β' Φάση) και «ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ» (έκτασης 264 στρεμμάτων επίσης κατά την Β' Φάση), προς όφελος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Σε κάθε περίπτωση οι διαδικασίες αξιοποίησης και χρήσης των παραπάνω αποδεδειγμένων Στρατοπέδων στα πλαίσια του ν. 2745/99, ή και άλλων, πέραν των ανωτέρω, χώρων που ανήκουν στην ιδιοκτησία του ΥΠΕΘΑ θα καθορισθούν λεπτομερώς κατά την επί τόπου επίσκεψη της αρμόδιας Υ.Α.Μ.Σ. στην πόλη των Σερρών, που εκτιμάται ότι θα πραγματοποιηθεί κατά το προσεχές τρίμηνο.

Ο Υπουργός
ΓΙΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

10. Στην με αριθμό 3941/11.12.2002 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 133307/ΙΗæ/20-12-2002 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 3941/11.12.02, την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Μιχ. Χαλκίδης και αφορά στο διαγωνισμό του ΑΣΕΠ, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Η ευθύνη διεξαγωγής του διαγωνισμού ανήκει στο ΑΣΕΠ σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις του ν. 2525/1997.

Επίσης, το ΑΣΕΠ έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα για τη συγκρότηση της Κεντρικής Επιτροπής Εξετάσεων, η οποία είναι υπεύθυνη για την επιλογή και τη διατύπωση των θεμάτων και των ερωτήσεων.

Ο Υπουργός
ΠΕΤΡΟΣ Δ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ

11. Στην με αριθμό 3856/10.12.2002 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/2812/27-12-2002 έγγραφο από τον Υφυπουργό Δημόσιας Τάξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης με αριθμό 3856/10.12.02, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Π. Μαντούβαλος σε ό,τι μας αφορά, σας γνωρίζουμε ότι, από αυτοψία που ενήργησε αξιωματικός του Τμήματος Τροχαίας Πειραιά, δεν διαπιστώθηκε η ύπαρξη μεταλλικής προεξοχής στο οδόστρωμα της λεωφόρου Ποσειδώνος.

Ο Υφυπουργός
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΑΛΕΣΙΟΣ

12. Στην με αριθμό 5694/5.2.2003 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1111/28-2-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση με αριθμό 5694/5.2.03 που κατέθεσαν οι Βουλευτές κύριοι Γ. Παπαγεωργίου και Δ. Πιπεργιάς για τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Η πρόταση σχεδίου τοπικού προγράμματος που υποβλήθηκε στα πλαίσια της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος από την Εταιρεία «Εύβοια Ανάπτυξη - ΕΔΙΛΕ Α. Ε.» και αφορούσε συγκεκριμένη περιοχή εφαρμογής στο Νομό Εύβοιας, αξιολογήθηκε κατά τη διαδικασία συγκριτικής αξιολόγησης και κατετάγη στην 45η θέση με συνολική βαθμολογία 54,39 μονάδες σε σύνολο 47 προτάσεων, οι οποίες προχώρησαν στην τελική φάση της αξιολόγησης.

Σύμφωνα με την κατάταξη κατά φθίνουσα σειρά βαθμολογίας όλων των προτάσεων, δεν κατέστη δυνατή η ένταξη της πρότασης της ΕΔΙΛΕ στα πλαίσια της πρωτοβουλίας, δεδομένου ότι μπορούσαν να εγκριθούν έως σαράντα (40) προτάσεις τοπικών προγραμμάτων σύμφωνα με το εγκεκριμένο από την Ευρωπαϊκή Ένωση Εθνικό Πρόγραμμα LEADER+ και το σχετικό τεύχος της προκήρυξης.

Μετά από σχετικά αιτήματα τοπικών φορέων και αρχών της Βόρειας Εύβοιας για ένταξη στο Ε.Π. Κ.Π. LEADER+, το Υπουργείο Γεωργίας και ειδικότερα η Ειδική Γραμματεία Γ'ΚΠΣ, έχοντας την πρόθεση να βοηθήσει προς την κατεύθυνση αυτή, θεώρησε ότι η μόνη περίπτωση ένταξης στο πρόγραμμα θα ήταν η επέκταση της περιοχής του τοπικού προγράμματος

Πηλίου σε περιοχές της Βόρειας Εύβοιας, δεδομένου ότι είναι η πλησιέστερη περιοχή που έχει ενταχθεί στο πρόγραμμα LEADER+ και ότι δεν υπάρχει η δυνατότητα ένταξη περισσότερων των 40 τοπικών προγραμμάτων LEADER+. Ωστόσο, σε σχετικό ερώτημα στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η τελευταία εκφράστηκε αρνητικά με τη αιτιολογία ότι δεν υπάρχει γεωγραφική συνέχεια, προγραμματική συνοχή και ομοιογένεια μεταξύ των δύο περιοχών.

Ο Υπουργός
Γ. ΔΡΥΣ

13. Στην με αριθμό 3347/27-11-02 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 4381/20-12-2002 έγγραφο από τον Υπουργό Τύπου και Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αριθμό 3347/27-11-2002 ερώτηση, που κατατέθηκε στη Βουλή από τους Βουλευτές κυρίους Ν. Γκατζή και Τ. Τσιόγκα, για τα θιγόμενα σ' αυτή θέματα, σας πληροφορούμε τα εξής:

1. Το Τμήμα Κοινωνικής Επιθεώρησης Χαλκίδας πραγματοποίησε έλεγχο στις 6-12-2002 στην επιχείρηση "ΜΗΧΑΝΙΚΗ Α.Ε.", κατά τον οποίο διαπιστώθηκαν τα εξής:

Στην συγκεκριμένη επιχείρηση, η οποία παράγει σωλήνες, απασχολούνται 124 εργαζόμενοι.

Το τελευταίο χρονικό διάστημα η εταιρεία προέβη στις εξής απολύσεις:

Δύο (2) εργαζόμενοι τον Οκτώβριο 2002.

Δύο (2) εργαζόμενοι τον Νοέμβριο 2002.

Δύο (2) εργαζόμενοι στις 03-12-2002, κάνοντας χρήση του ν. 2874/2000.

Ως λόγος των απολύσεων αναφέρθηκε ο περιορισμός των πωλήσεων και η πτώση της αγοράς γενικότερα.

2. Σχετικά με την καταβολή των δεδουλευμένων, δηλώθηκε από την επιχείρηση στα ελεγκτικά όργανα, ότι από το έτος 1994 και εντεύθεν η δήλη ημερομηνία καταβολής των δεδουλευμένων των αποδοχών στο προσωπικό της, ήταν η 5η κάθε μήνα, για τις δεδουλευμένες αποδοχές του προηγούμενου μήνα. Μετά το μήνα Νοέμβριο 2002 η ανωτέρω συμφωνία μετεβλήθη μονομερώς (καταβολή των δεδουλευμένων την 15η κάθε μήνα), χωρίς να την δεχθούν οι εργαζόμενοι. Εξ αιτίας αυτού του γεγονότος μέχρι την ημερομηνία του ελέγχου (6-12-2002) δεν είχαν καταβληθεί στους εργαζόμενους οι δεδουλευμένες αποδοχές μηνός Νοεμβρίου 2002.

Για τη συγκεκριμένη παράβαση, η τοπική Υπηρεσία του Σ.Ε.Π.Ε. με το αριθμ. 2622/12-12-2002 έγγραφό της, εισηγήθηκε την επιβολή προστίμου στην ανωτέρω επιχείρηση ύψους 6.000 _ και θα ακολουθηθεί η προβλεπόμενη διαδικασία για την έγκρισή της.

Ο Υπουργός
ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΣ

14. Στην με αριθμό 4215/18-12-2002 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 713/30-12-02 έγγραφο από τον Υφυπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση με αριθμό 4215/18.12.02 που κατέθεσαν οι Βουλευτές, κύριοι Ι. Λαμπρόπουλος, Σπ. Ταλιαδούρος, Ι. Τζαμτζής, Σπ. Σπύρου και Ε. Μπασιάκος, σας πληροφορούμε τα εξής:

Με τη νέα ρυθμιστική απόφαση κυνηγίου (111381/6268/18-12-2002) που εκδόθηκε κατόπιν της 782/2002 απόφασης της Επιτροπής Αναστολών του Συμβουλίου της Επικρατείας, η δραστηριότητα του κυνηγίου θα συνεχίσει να ασκείται και γι' αυτό το κυνηγετικό Έτος από 20-8-2002 μέχρι και 28-2-2003.

Η νέα ρυθμιστική απόφαση είναι εναρμονισμένη τόσο με την πρόσφατη απόφαση του Σ.Τ.Ε, όσο και με την Κοινοτική οδηγία 79/409 «περί αποδημίας και φωλεοποίησης μεταναστευτικών πτερωτών».

Ο Υφυπουργός
Φ. ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ

15. Στην με αριθμό 3893/10-12-02 ερώτηση δόθηκε με το υπ'

αριθμ. Γ.Π.123744/2-1-03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Υγείας και Πρόνοιας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στη με αριθμό 3893/10.12.02 ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ Ν. Τσιαρτσιώνη, αναφορικά με την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών από το ΕΚΑΒ, σας πληροφορούμε τα εξής:

Το ΕΚΑΒ δέχεται 550.000 κλήσεις ετησίως εξ αυτών περίπου 300.000 τις δέχεται η Κεντρική Υπηρεσία, στην Αθήνα. Αυτό σημαίνει ότι εξυπηρετούνται από το ΕΚΑΒ Αθηνών 800 κλήσεις για διακομιδές καθημερινά.

Από την προκαταρκτική έρευνα που έγινε την ημέρα που συνέβη το περιστατικό και τα στοιχεία που υπάρχουν στην αρμόδια υπηρεσία του ΕΚΑΒ, την κάρτα διακίνησης του περιστατικού (η οποία σας επισυνάπτεται) και το καταγραφικό σύστημα που διαθέτει το ΕΚΑΒ, προκύπτουν τα εξής:

Στις 5.12.02 (ημέρα απεργίας της ΑΔΕΔΥ και οι υπηρεσίες του ΕΚΑΒ λειτουργούσαν με ποσοστό ασφαλείας) και ώρα 15.28, το ΕΚΑΒ κλήθηκε για την παραλαβή ασθενούς από τον Ηλεκτρικό Σταθμό Ταύρου.

Στις 15.50, διαβιβάστηκε το σήμα στο ασθενοφόρο με κωδικό Β9, το οποίο έφθασε στον τόπο του συμβάντος στις 16.10, παρέλαβε το περιστατικό και το διακίνησε στο Νοσοκομείο της Νίκαιας, όπου διαπιστώθηκε ο θάνατός του.

Είναι γνωστό επιστημονικά, ότι στις καρδιακές ανακοπές ή καρδιοαναπνευστική αναζωογόνηση πρέπει να γίνει άμεσα για να έχει πιθανότητα να επιβιώσει ο ασθενής.

Αναμφισβήτητο είναι λυπηρό γεγονός η απώλεια της ζωής ενός ανθρώπου και περισσότερο λυπηρό για τους εργαζόμενους στο ΕΚΑΒ, οι οποίοι καθημερινά αγωνίζονται για να σώζουν ανθρώπινες ζωές.

Ο στόχος μας είναι να εξαλείψουμε να συμβαίνουν τέτοια ατυχή περιστατικά, ακόμη και μεμονωμένα.

Ο Υφυπουργός
Ε. ΝΑΣΙΩΚΑΣ»

16. Στην με αριθμό 4021/13-12-02 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 221721/3-12-02 έγγραφο από τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της παραπάνω ερώτησης με αριθμό 4021/13-12-02 που κατέθεσε στη Βουλή η Βουλευτής κ. Α. Ξηροτύρη-Αικατερινάρη, σχετικά με το θέμα «για τους Έλληνες μισθωτούς η σύγκλιση φαίνεται ανέφικτη», σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Επειδή η χώρα μας έχει το μεγαλύτερο ποσοστό αυτοαπασχολούμενων στην Ε.Ε. (31,2% στους άνδρες και 16,7% στις γυναίκες έναντι του 15,8% και 7,9% του μέσου όρου της Ε.Ε.) οι μισθοί, ως ποσοστό του εθνικού εισοδήματος, δεν αποτελούν πραγματικό μέτρο σύγκρισης μεταξύ των χωρών της Ε.Ε.

2. Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία της Ε. Επιτροπής (Autumn 2002, Economic Forecasts, Table 23), οι κατά κεφαλή πραγματικές αμοιβές των μισθωτών στην Ελλάδα κατά την περίοδο 1996-2000 αυξήθηκαν κατά 2,8% ετησίως έναντι 0,3% της ευρωζώνης, την δε διετία 2001-2002 κατά 2,8% έναντι του 0,6% αυτής.

3. Η οικονομική πολιτική που εφαρμόστηκε από την Κυβέρνηση, πέραν της ονομαστικής σύγκλισης και της συμμετοχής της χώρας στη ζώνη του ευρώ, αύξησε το κατά κεφαλή ΑΕΠ από το 1995 μέχρι το 2002 κατά 3,9 εκατοστιαίες μονάδες φθάνοντας στο 69,9% το 2002, την παραγωγικότητα της εργασίας (ΑΕΠ ανά απασχολούμενο) σε μονάδες σταθερής αγοραστικής δύναμης κατά 11 εκατοστιαίες μονάδες και βρίσκεται σήμερα στο 85,7% του μέσου όρου και τον μέσο μισθό κατά 8,4 εκατοστιαίες μονάδες και φθάνει το 81% του μέσου όρου. Η συνέχιση της πολιτικής αυτής, όπως αποτυπώνεται στο Πρόγραμμα Σταθερότητας και Ανάπτυξης, καθώς και οι πραγματικές αυξήσεις πάνω από το μέσο όρο της Ε.Ε., στις αμοιβές των εργαζομένων είναι βέβαιο ότι θα ενισχύσουν την περαιτέρω πραγματική σύγκλιση.

Ο Υπουργός
Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ»

17. Στην με αριθμό 3575/3-12-02 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 1523/15999/23-12-02 έγγραφο από τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης με αριθμό 3575/3.12.02 του βουλευτή κ. Α. Παπαληγούρα, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Η Γ.Γ. ΕΣΥΕ ανταποκρίνεται γενικά ικανοποιητικά στην εμπρόθεσμη αποστολή στοιχείων προς την Ευρωπαϊκή Ένωση. Όσον αφορά στις καθυστερήσεις αποστολής κάποιων στοιχείων, σημειώνεται ότι μετά την ολοκλήρωση των εργασιών της Απογραφής Πληθυσμού και την εφαρμογή του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος έχει εντείνει τις προσπάθειές της και υπολογίζεται ότι μέσα στο Α' τρίμηνο του 2003 δεν θα υπάρχει καμία καθυστέρηση στις έρευνες που η Χώρα μας δεσμεύεται προς την Ευρωπαϊκή Ένωση για παροχή στατιστικής πληροφόρησης.

Ο Υπουργός
Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ»

18. Στην με αριθμό 3852/10-12-02 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 511/2-1-03 έγγραφο από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση του με αριθ. πρωτ. 3852/10-12-2002 εγγράφου σας, με το οποίο μας διαβιβάστηκε ερώτηση του Βουλευτή κ. Π. Μαντούβαλου που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων, σας γνωρίζουμε ότι η συμπερίληψη των κατοίκων των Κυθήρων στις ευεργετικές διατάξεις για παροχή έκπτωσης καθώς και η παροχή έκπτωσης στους κατοίκους της Αντιπάρου, έστω και αν οι τελευταίοι διακινούνται μέσω του λιμένα της Πάρου, πρόκειται να εισαχθούν στο Συμβούλιο Ακτοπολικών Συγκοινωνιών για σχετική γνωμοδότηση.

Ο Υπουργός
ΓΙΩΡΓΟΣ ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ»

19. Στην με αριθμό 5817/7.2.03 ερώτηση δόθηκε με το υπ'αριθμ. 106072/584/ΣΧΕΤ:14606Β/14.2.03 έγγραφο από την Υφυπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της υπ' αριθ. 5817/7.02.03 ερώτησης του Βουλευτή Ευβοίας κ. Πιπεργιά Δ. «και σε συνέχεια της υπ' αριθ. 298/27.01.03 Επίκαιρης Ερώτησης του ιδίου Βουλευτή, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Στο πλαίσιο του Β' ΚΠΣ (Πρόγραμμα ΕΠ-ΠΕΡ) είχε υπογραφεί Προγραμματική Σύμβαση μεταξύ του ΥΠΕΧΩΔΕ και της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Εύβοιας, με στόχο την προστασία - ανάδειξη της ευρύτερης περιοχής Φαραγγιού Δημοσάρη. Αντικείμενο της Προγρ. Σύμβασης υπήρξε, ανάμεσα σε άλλα, και η εκπόνηση μελέτης με τίτλο «Ειδική Περιβαλλοντική Μελέτη Περιοχής Φαραγγιού Δημοσάρη και ευρύτερης περιοχής (όρος Οχη-Κάμπος Καρύστου-Ακρωτήριο Καφρηεύς). Την μελέτη προκήρυξε, ανέθεσε και παρέλαβε η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Εύβοιας, κατά τα έτη 1997 και 1998.

2. Στη μελέτη αυτή γίνεται διάκριση διαχειριστικών ζωνών βάσει όχι μόνο περιβαλλοντικών κριτηρίων αλλά και κοινωνικο-οικονομικών. Στις ζώνες αυτές καθορίζονται οι δραστηριότητες που επιτρέπεται να ασκούνται και τίθενται περιορισμοί και προϋποθέσεις έτσι ώστε, η όποια οικονομική δραστηριότητα και ανάπτυξη να μη γίνεται εις βάρος των ειδών της χλωρίδας και της πανίδας και των οικοτόπων της μελετούμενης περιοχής.

3. Η προβλεπόμενη από την ισχύουσα νομοθεσία διαδικασία απαιτεί, μετά την διοικητική παραλαβή της Ειδ. Περιβ/κής Μελέτης από την Δ/νση Υπηρεσία, που είναι η Δ/ση Πολεοδομίας της Νομαρχίας Εύβοιας, την παρουσίαση και την δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων, των συμπερασμάτων και των προτάσεων της Μελέτης, σε ανοιχτή συγκέντρωση στην τοπική κοινωνία, ώστε να δοθεί η δυνατότητα έκφρασης γνώμης και στους τοπικούς φορείς και τους κατοίκους της περιοχής, προκειμένου να ληφθεί υπ' όψη από τους μελετητές και τις αρμόδιες Κεντρικές και Νομαρχιακές Υπηρεσίες και Φορείς.

4. Μετά την ολοκλήρωση της εκπόνησης της μελέτης, και βάσει των όσων αυτή πρότεινε να ισχύσουν, προέκυψαν κοινω-

νικές αντιδράσεις από τους κατοίκους της περιοχής ενδιαφέροντος, με αποτέλεσμα, ύστερα από σειρά συσκέψεων με Φορείς της περιοχής και τους βουλευτές του Νομού, που έγιναν από το 1999 έως το 2001, τόσο σε νομαρχιακό επίπεδο στις οποίες συμμετείχε και η Υπηρεσία μας, όσο και σε κεντρικό επίπεδο με τη συμμετοχή της πολιτικής ηγεσίας του ΥΠΕΧΩΔΕ, να αποφασισθεί η αναμόρφωση της μελέτης σε διάφορα επίμαχα θέματα. Την ευθύνη της αναμόρφωσης ανέλαβε να υλοποιήσει με τις υπηρεσίες της η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ευβοίας.

5. Γνωρίζουμε ότι έγιναν συνεντεύξεις και συσκέψεις, σε τοπικό επίπεδο, των υπηρεσιών της Νομαρχίας με τους κατοίκους της περιοχής και έχει συγκεντρωθεί όλο αυτό το υλικό. Την αναμορφωμένη μελέτη όμως, δεν την έχουμε ακόμα υπόψη μας. Θεωρούμε ότι είναι απαραίτητο η νέα ηγεσία της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης να φροντίσει, κατ' αρχήν, να ενημερωθεί για το όλο θέμα και να προκαλέσει μια τελική σειρά συσκέψεων, με σκοπό τη διατύπωση θέσεων και προτάσεων που θα διασφαλίζουν την ευρύτατη αποδοχή των τοπικών κοινωνιών ώστε να αποφασισθεί, εν τέλει, το δέον γενέσθαι. Εξυπακούεται ότι παράλληλα δεν θα πρέπει να χάνεται ο στόχος της προστασίας και ανάδειξης της περιοχής, για την οποία, προστασία, υπάρχουν και διεθνείς υποχρεώσεις της Χώρας. Εννοείται ότι, μετά την οριστικοποίηση της μελέτης, και την αποστολή της στο ΥΠΕΧΩΔΕ, θα ακολουθηθούν τα προβλεπόμενα από τη νομοθεσία ώστε να θεσμοθετηθούν τα συμπεράσματά της. Ο χρονικός προσδιορισμός των πράξεων της διοίκησης καθώς και το ποια έργα, τελικώς, θα επιλεγούν, συναρτώνται άμεσα με το πότε θα υπάρξει αποδοχή της μελέτης από την τοπική κοινωνία της Καρυστίας, τους φορείς της και την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ευβοίας.

6. Βεβαίως, ο κίνδυνος από την πλευρά της Ε.Ε. είναι υπαρκτός, αν και δεν έχει εκδηλωθεί κάποια τέτοια διάθεση από την πλευρά της, σε καμία όμως περίπτωση δεν είναι ανάλογα τα ζητήματα του Κουρουπητού με το εν προκειμένω θέμα εκπόνησης ΕΠΜ στην περιοχή της νότιας Καρυστίας.

Η Υφυπουργός
Ρ. ΖΗΣΗ»

20. Στην με αριθμό 4625/10.1.03 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 10023 ΔΕ 1127/18.2.03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση με αριθμό 4625/10.1.03 που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Νικόλαος Κατσαρός σχετικά με την έγκριση πιστώσεων για αντιπλημμυρικά έργα στην περιοχή του Δ. Νικαίας Λάρισας, σας γνωρίζουμε ότι στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων έχουν ενταχθεί τα έργα: α) Αντιπλημμυρικά ποταμών και χειμάρρων πληγείσων περιοχών Καρδίτσας - Λάρισας με προϋπολογισμό 32.281.730,00 ευρώ και πιστώσεις 2002 2.500.000,00 ευρώ (ΣΑΕ-072 του ΥΠΕΧΩΔΕ), β) Αντιπλημμυρικά έργα και αποκατάσταση βλαβών από θεομηνίες στο Ν. Λάρισας με προϋπολογισμό 630.961,12 ευρώ και πιστώσεις 2002 ύψους 220.102,71 ευρώ (ΣΑΕΠ 017 Γ.Γ. Περιφέρειας Θεσσαλίας).

Η κατανομή των σχετικών ποσών στα επί μέρους έργα ανήκει στην αρμοδιότητα

των φορέων εκτέλεσης των έργων αυτών (ΥΠΕΧΩΔΕ και Γ.Γ. Περιφέρειας Θεσσαλίας).

Ο Υφυπουργός
ΧΡ. ΠΑΧΤΑΣ»

21. Στην με αριθμό 4016/13.12.02 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 52081/30.12.2002 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης με αριθμό 4016/13.12.02, των Βουλευτών κυρίων Π. Κοσιώνη και Γ. Χουρμούζιδη σχετικά με το 20 Γυμνάσιο Κορίνθου σας πληροφορούμε ότι: το ΥΠΕΣΔΔΑ με τον ν. 2880/2001 έχει αναλάβει την επιχορήγηση των α'βάθμιων ΟΤΑ για την αντιμετώπιση των ανα-

γκών τους για την επισκευή και συντήρηση σχολικών κτιρίων της αρμοδιότητάς τους.

Το ΥΠΕΣΔΔΑ από το πρόγραμμα ΣΑΤΑ 2001/2002 έχει επιχορηγήσει, μέχρι σήμερα, το Δήμο Κορινθίων με το ποσό των 313.124,97 για την επισκευή και συντήρηση σχολικών κτιρίων της αρμοδιότητάς του.

Επιπλέον σας ενημερώνουμε ότι δεν έχει κατατεθεί σχετικό αίτημα επιχορήγησης του Δήμου Κορινθίων για την επισκευή του 2ου Γυμνασίου Κορίνθου.

Όσον αφορά τις πιστώσεις που διατέθηκαν για την επισκευή σχολείων πριν το 2001, αρμόδιο να απαντήσει είναι το συνερετώμενο Υπουργείο Εθνικής Παιδείας & Θρησκευμάτων.

Ο Υφυπουργός
Λ. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ»

22. Στην με αριθμό 5858/7.2.03 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 685/3.3.03 έγγραφο από τον Υφυπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση: «Παρακαλούμε να πληροφορήσετε τους κυρίους Βουλευτές Σ. Σριφτάρη και Π. Κοσιώνη σύμφωνα με τα στοιχεία της Δ/σης Εγγειοβελτιωτικών Έργων (Δ7) του ΥΠΕΧΩΔΕ τα εξής:

1. Η μελέτη που είχε εκπονηθεί παλιά δεν ήταν δυνατόν να εφαρμοστεί, λόγω του ότι προέβλεπε επεμβάσεις στην κοίτη του ποταμού που ήταν αδύνατον να πραγματοποιηθούν λόγω του χαρακτηρισμού του ποταμού ως ιδιαίτερου φυσικού κάλλους (και ήδη περιοχής NATURA) και είχε εξαιρετικά υψηλό κόστος.

2. Οι αποσπασματικές παρεμβάσεις τοπικού χαρακτήρα που έχουν κατά καιρούς χρηματοδοτηθεί, ύστερα από προτάσεις των τοπικών Υπηρεσιών, από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, είχαν ως σκοπό να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα στα πιο επικίνδυνα σημεία, σε συνήθεις περιπτώσεις πλημμύρων και όχι σε περιπτώσεις ακραίων φαινομένων.

3. Οριστική λύση στο πρόβλημα των πλημμύρων του ποταμού Αχέροντα δεν είναι δυνατόν να δοθεί, διότι οι καλλιεργούμενες εκτάσεις που επηρεάζονται από τις πλημμύρες του ποταμού Αχέροντα βρίσκονται μέσα ευρεία κοίτη του, (κοίτη πλημμύρων). Άλλωστε δεν είναι περιβαλλοντικά ορθός ούτε οικονομικά και τεχνικά εφικτός ο πλήρης εγκιβωτισμός του.

Ο Υφυπουργός
ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΑΚΛΙΔΗΣ»

23. Στην με αριθμό 2629/8.11.02 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 4650/25.11.02 αριθμ. έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ερώτησης η οποία κατατέθηκε στη Δ/ση σας από το Βουλευτή κ. Νικολόπουλο Νικόλαο με αριθ. πρωτ. 2629/8.11.2002, σας αποστέλλουμε τα παρακάτω στατιστικά στοιχεία που αντιστοιχούν στα ερωτήματα της αίτησης.

1. Η ηλεκτρονική υποβολή Δηλώσεων Φορολογίας Εισοδήματος και Φ.Π.Α. λειτουργεί κανονικά με 600.000 χρήστες. Κάθε Φορολογική Περίοδο περί τους 260.000 Φορολογούμενους υποβάλλουν την Περιοδική τους Δήλωση ηλεκτρονικά, ενώ 110.000 Φυσικά Πρόσωπα υπέβαλλαν ηλεκτρονικά την Φορολογική τους Δήλωση και τα συνοδευτικά έντυπα Ε2, Ε3, Ε9, Ε14 και Ειδικό Ενημερωτικό Έντυπο.

Ήδη προετοιμάζεται υποδομή και λογισμικό για την ηλεκτρονική υποβολή των Συγκεντρωτικών Καταστάσεων Τιμολογίων Πελατών - Προμηθευτών η οποία θα λειτουργήσει κατά την προσεχή Φορολογική Περίοδο.

2. Ουδμία αρνητική περίπτωση είναι δυνατή, από οποιαδήποτε δυσλειτουργία της πληθώρας των Συστημάτων που διαχειρίζεται η Γ.Γ.Π.Σ., στην Φορολογική διαδικασία λόγω πλήρους κατοχυρώσεως των σχετικών βάσεων δεδομένων.

Είμαστε στη διάθεσή σας για κάθε διευκρίνιση και πληροφορία.

Ο Υφυπουργός
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ»

24. Στις με αριθμό 5539/31.1.2002 και 5071/23.1.2003 ερωτήσεις δόθηκε με το υπ' αριθμ. 594/637.17.2.03. έγγραφο από τον Υφυπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στις ερωτήσεις με αριθμό 5539/31.1.2002 και 5071/23.1.2003 των Βουλευτών κυρίων Γ. Γιαννάκη και Γ. Βλάχο παρακαλούμε να πληροφορήσετε τους κυρίους Βουλευτές σύμφωνα με τα στοιχεία της Εταιρείας Ύδρευσης και Αποχέτευσης Πρωτεύουσας τα εξής:

Ο σχεδιασμός του Κέντρου Επεξεργασίας Λυμάτων στη Βορειοανατολική Αττική προβλέπει την προωθημένη επεξεργασία των λυμάτων της περιοχής σε τριτοβάθμιο επίπεδο.

Η προεπεξεργασία των λυμάτων θα γίνεται με πρωτοβάθμια καθίζηση, βιολογική επεξεργασία με ταυτόχρονη απομάκρυνση αζώτου και φωσφόρου, με δευτεροβάθμια καθίζηση και με χημική απομάκρυνση φωσφόρου, έχοντας ως στόχο τη διατήρηση των βέλτιστων ποιοτικών χαρακτηριστικών που αρμόζουν σε ένα ευαίσθητο αποδέκτη όπως είναι η θαλάσσια περιοχή και οι ανεπτυγμένες τουριστικές παράκτιες περιοχές της.

Η διύλιση και η απολύμανση με υπεριώδη ακτινοβολία θα γίνεται μόνο για το τμήμα των λυμάτων που θα χρησιμοποιηθούν πιθανώς για άρδευση. Το εναπομείναν τμήμα των επεξεργασμένων λυμάτων θα διατίθεται μέσω του υποβρύχιου αγωγού διάχυσης μετά από κατάλληλη χλωρίωσή του.

Επιπλέον πληροφορούμε τους κ.κ. Βουλευτές ότι πιο προωθημένη επεξεργασία λυμάτων απαιτείται μόνο στην περίπτωση που το σύνολο των επεξεργασμένων λυμάτων πρόκειται να διατεθεί για άρδευση. Ο σχεδιασμός του εν λόγω Κέντρου Επεξεργασίας Λυμάτων (ΚΕΛ) προβλέπει τη λειτουργική ευελιξία του συστήματος καθαρισμού, έτσι ώστε να μπορεί να ικανοποιήσει τις αρδευτικές ανάγκες της περιοχής, εφόσον εξασφαλισθούν όλες οι αναγκαίες υγιονομικές προϋποθέσεις για ανάλογες χρήσεις.

Το προαναφερόμενο έργο πρόκειται να αναβαθμίσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων της περιοχής των Βορείων Μεσογείων με την απαλλαγή από την ανεξέλεγκτη διάθεση ανεπεξέργαστων λυμάτων στη θάλασσα. Ταυτόχρονα θα εξυγιάνει την ποιότητα του υπόγειου υδροφόρου, ο οποίος σήμερα επιβαρύνεται από τα ρυπαντικά φορτία των βόθρων και ειδικότερα από τις υπερχειλίσσεις τους σε περιόδους υψηλών βροχοπτώσεων.

Ο Υφυπουργός
ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΑΚΛΙΔΗΣ»

25. Στην με αριθμό 4020/13-12-2002 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 134334 Π.Ε./ΙΗ/2-1-2003 έγγραφο από τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 4020/13-12-2002 την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Σ. Τσιπουρίδης και αφορά στην ίδρυση τμημάτων ΤΕΙ στο Κιλκίς, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Το ΥΠΕΠΘ στην πρώτη φάση της υλοποίησης του προγράμματος «Διεύρυνση της Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης» με το Π.Δ. 200/99 ίδρυσε Παράρτημα του ΤΕΙ Θεσσαλονίκης στην πόλη του Κιλκίς με το Τμήμα Σχεδιασμού και Παραγωγής Ενδυμάτων το οποίο άρχισε τη λειτουργία του το ακαδημαϊκό έτος 1999-2000

Για τη δεύτερη φάση της διεύρυνσης αλλά και για το γενικότερο χωροταξικό σχεδιασμό της ανώτατης εκπαίδευσης στην χώρα, συγκροτήθηκε Ομάδα, η οποία επέβαλε τα δύο πρώτα πορίσματά της που αφορούν αφενός μεν τις αρχές και προϋποθέσεις για τη δημιουργία νέων ιδρυμάτων Ανώτατης Εκπαίδευσης, αφετέρου δε τις αρχές και τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία νέων Σχολών και Τμημάτων σε υπάρχουσες ή σε νέες γεωγραφικές έδρες παλαιών ή νέων Ιδρυμάτων.

Το ΥΠΕΠΘ με βάση τα παραπάνω πορίσματα της Ομάδας Στρατηγικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού της Ανώτατης Εκπαίδευσης ανακοίνωσε τον Ιούνιο του 2002 το Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο ανάπτυξης της Ελληνικής Ανώτατης Εκπαίδευσης.

Παράλληλα, όλα τα Ιδρύματα ανώτατης εκπαίδευσης της Χώρας μας μεταξύ των οποίων και το ΤΕΙ Θεσσαλονίκης, υπέβαλαν τα στρατηγικά και επιχειρησιακά σχέδια για την ανάπτυξη

ξή τους με χρονικό ορίζοντα το έτος 2010.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω επιμέρους σχέδια των Ιδρυμάτων καθώς και το Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο, η Ομάδα Στρατηγικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού θα διαμορφώσει την εισήγηση της προς την Κυβέρνηση για το συνολικό εθνικό σχέδιο ανάπτυξης της ανώτατης εκπαίδευσης στη Χώρα μας.

Σε ό,τι αφορά στη στέγαση του παραρτήματος του ΤΕΙ Θεσσαλονίκης στο Κιλκίς, το Ίδρυμα βρίσκεται σε συνεννόηση με τον ΟΑΕΔ προκειμένου να βρεθεί λύση για την προσωρινή του στέγαση σε κτίριο αυτού.

Για την οριστική στέγαση του τμήματος έχουν ξεκινήσει οι διαδικασίες ανέγερσης κτιρίου, σε έκταση η οποία έχει παραχωρηθεί από το Δήμο.

Στο Π.Δ.Ε. έχει ενταχθεί μελέτη για το συγκρότημα των κτιρίων στο Κιλκίς, προϋπολογισμού 234.776,23 ευρώ.

Το ΥΠΕΠΘ στο πλαίσιο προγραμματισμού των πιστώσεων για την τριετία 2001-2004, έχει σχεδιάσει να εντάξει στο ΕΠΕΑΕΚ την κατασκευή του κτιρίου προϋπολογισμού 2.934.703 ευρώ.

Οι διαδικασίες έγκρισης της μελέτης και υποβολής πρότασης για την ένταξη του έργου στο Ε.Π.Ε.Α.Ε.Κ είναι αρμοδιότητας του ΤΕΙ Θεσσαλονίκης, το οποίο και θα πρέπει να επισπεύσει τις διαδικασίες.

Ο Υπουργός
ΠΕΤΡΟΣ Δ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ»

26. Στην με αριθμό 3619/3-12-2002 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 633/27-2-2002 έγγραφο από τον Υπουργό Γεωργίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 3619/3-12-2002 που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ι. Τζαμτζής, σας πληροφορούμε τα εξής:

Η Δ/ση Αγροτικής Ανάπτυξης Ν.Α. Πέλλας με το αρ. 2970/11.4.00 έγγραφό της, γνωστοποίησε στο Υπουργείο Γεωργίας (Δ/ση ΠΣΕΑ) τις ζημιές που προκλήθηκαν από την ανεμοθύελλα της 05.04.00.

Με το αρ. 753/Θ7/δ/27.4.00 έγγραφο το Υπουργείο Γεωργίας (Δ/ση ΠΣΕΑ) έδωσε εντολή στη Δ/ση Γεωργίας να προβεί στην εξατομίκευση των ζημιών.

Μετά τη σύσταση των Επιτροπών εξατομίκευσης των ζημιών με την αριθμ. 3742/12.5.00 απόφαση κ. Νομάρχη Πέλλας, έγινε διαπίστωση των ζημιών και ανάρτηση των πινάκων με τους δικαιούχους παραγωγούς επί 10ήμερο.

Μετά την έκδοση της ΚΥΑ 466/15.2.02 του Υπ. Γεωργίας και Οικονομικών και της αριθμ. 278981/5225/1.8.02 απόφασης του Υπ. Γεωργίας, οι αρμόδιες Επιτροπές:

ενημέρωσαν τους δικαιούχους για την υποβολή των απαραίτητων δικαιολογητικών (αίτηση-δήλωση αποκατάστασης ζημιών, πρωτότυπα εξοφλημένα τιμολόγια και δελτία αποστολής υλικών, δελτία παροχής υπηρεσιών ή υπεύθυνη δήλωση για προσωπική εργασία και ανάληψη υποχρεώσεων των παραγωγών).

προέβησαν σε επιτόπιους ελέγχους για τη διαπίστωση της αποκατάστασης των ζημιών και τον υπολογισμό του ύψους της δαπάνης που απαιτήθηκε για την αποκατάσταση ή επισκευή, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά παραστατικά καθώς και τις ανά μονάδα ανώτατες τιμές που ισχύουν στο Νομό Πέλλας.

Από τους μέχρι σήμερα διενεργηθέντες επιτόπιους ελέγχους (δεν έχουν ολοκληρωθεί λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών) διαπιστώνονται οι παρακάτω παρατυπίες:

1) Ορισμένοι παραγωγοί δεν πραγματοποίησαν την αποκατάσταση σε μέρος ή σε όλη την έκταση των πληγέντων θερμοκηπιακών τους εγκαταστάσεων, ενώ προσκόμισαν τιμολόγια πώλησης υλικών και Υπεύθυνη Δήλωση για προσωπική εργασία και ανάληψη υποχρεώσεων (χρησιμοποίηση επισκευασμένων ή αντικατασταθέντων θερμοκηπίων για τον σκοπό που κατασκευάστηκαν και διατήρησή τους για μια δεκαετία).

2) Χρησιμοποίησαν μεγάλο μέρος των παλαιών υλικών ενώ προσκόμισαν τιμολόγια για αγορά νέων υλικών.

3) Το ύψος της δαπάνης που απαιτήθηκε για την ανακατασκευή ή επισκευή ξεπερνά κατά πολύ τις ανά μονάδα ανώτατες

τιμές που ισχύουν στο Νομό Πέλλας (δείκτες ετών 2000 και 2001 για την εφαρμογή της αγροτικής διαρθρωτικής πολιτικής), και

4) Προσκομίστηκαν φωτοτυπίες τιμολογίων και τιμολόγια με ημερομηνία προγενέστερη της 4ης Απριλίου 2000 (ημέρα κατά την οποία προκλήθηκαν οι ζημιές από την ανεμοθύελλα).

Ο Υπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΡΥΣ

27. Στην με αριθμό 3836/10-12-2002 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 462/3-1-2003 έγγραφο από τον Υφυπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 3836/10-12-2002, που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Λευτέρη Παπαγεωργόπουλο, παρακαλούμε να πληροφορήσετε τον κ. Βουλευτή σε θέματα της αρμοδιότητάς μας και σύμφωνα με τα στοιχεία της Δ/σης Συντήρησης Οδικών Έργων (Δ3) του ΥΠΕΧΩΔΕ τα εξής:

Το ΥΠΕΧΩΔΕ παρ' ότι δεν είναι αρμόδιο για την συντήρηση-βελτίωση του επαρχιακού οδικού δικτύου, χρηματοδότησε την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Εύβοιας με 640.000 ευρώ για το 2002 από περιορισμένο κονδύλιο του προϋπολογισμού ΤΕΟ.

Ο Υφυπουργός
ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΑΚΛΙΔΗΣ

28. Στην με αριθμό 4297/29-12-2002 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1103573/1812/A0006/31-12-2002 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 4297/29-12-2002 του Βουλευτή κ. Γ. Καρασμάνη, σχετικά με τη μεταβολή της Δ.Ο.Υ. Γιαννιτών σε Α-Β τάξης, σας γνωρίζουμε τα εξής:

1. Με το ΠΔ 42/2001 «Αναδιοργάνωση Δημοσίων Οικονομικών Υπηρεσιών» (Α'32) μεταφέρεται στις Δ.Ο.Υ. Α'τάξης ο οριστικός (τακτικός) φορολογικός έλεγχος των λοιπών Δ.Ο.Υ. που προβλέπονται σε αυτό, επειδή έχουν την απαιτούμενη προς τούτο δυνατότητα (αριθμό και εξειδίκευση ελεγκτών, καλύτερη υποδομή, τεχνική υποστήριξη κλπ). Η κατά τα ανωτέρω μεταφορά του οριστικού (τακτικού) φορολογικού ελέγχου στις Δ.Ο.Υ. Α'τάξης δε δημιουργεί ιδιαίτερα προβλήματα στους φορολογούμενους αρμοδιότητας των λοιπών Δ.Ο.Υ., δεδομένου ότι, για τα λοιπά φορολογικά τους θέματα, συχνής συναλλαγής με τη Δ.Ο.Υ. θα εξυπηρετούνται από την αντίστοιχη Δ.Ο.Υ. στην οποία υπάγονται. Ο οριστικός (τακτικός) φορολογικός έλεγχος διενεργείται συνήθως στην έδρα του επιτηδευματία και κατά αραιά χρονικά διαστήματα (για πολλές διαχειριστικές χρήσεις ταυτόχρονα) και κατά συνέπεια δεν επηρεάζει την ομαλή λειτουργία των επιχειρήσεων, ούτε επιφέρει ταλαιπωρία στους φορολογούμενους γενικά.

2. Η Δ.Ο.Υ. Γιαννιτών δεν υποβιβάζεται αλλά εξακολουθεί να λειτουργεί ως οργανική μονάδα επιπέδου Διεύθυνσης, όπως μέχρι σήμερα, με έναν Υποδιευθυντή και τον ίδιο αριθμό τμημάτων, πλην του Τμήματος Ελέγχου που καταργείται. Η κατηγοριοποίηση των Δ.Ο.Υ. σε Α' τάξης και Α-Β τάξης δεν αφορά το επίπεδο λειτουργίας τους αλλά τέθηκε για διάκριση αυτών ως προς τις παραπάνω αρμοδιότητες φορολογικού ελέγχου.

Ο Υφυπουργός
ΑΠ. ΦΩΤΙΑΔΗΣ

29. Στην με αριθμό 3879/2002 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. 4481/31-12-2002 έγγραφο από τον Υπουργό Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 3879/2002 που κατατέθηκε στη Βουλή από τους Βουλευτές κυρίους Π. Κοσιώνη και Τ. Τσιόγκα, για τα θιγόμενα σ' αυτή θέματα, σας πληροφορούμε τα εξής:

Όπως μας πληροφόρησε το αρμόδιο Τμήμα Κοινωνικής Επιθεώρησης Κορίνθου, η εταιρεία ΚΕΡΑΦΙΝΑ Α.Ε., βιομηχανία

ειδών υγιεινής, που βρίσκεται στο Καλαμάκι Κορινθίας, κατά το έτος 2002 κατήγγειλε σταδιακά τις συμβάσεις εργασίας εννέα εργαζομένων.

Η ως άνω υπηρεσία μας, ύστερα από αίτημα του Επιχειρησιακού Σωματείου Εργαζομένων «Ο ΑΓΙΟΣ ΣΩΣΤΗΣ», παρενέβη στη διένεξη και πραγματοποίησε πέντε συνεδριάσεις συμφιλιοτικής διαδικασίας (άρθρο 13 ν. 1876/90) στις 23-1-2002, 23-4-2002, 11-6-2002, 2-9-2002 και 19-11-2002, με αίτημα την επαναπρόσληψη των απολυθέντων. Παρά την προσπάθεια όμως η επιχείρηση επέμεινε στις θέσεις της, ανακαλώντας την απόλυση μόνο ενός εκ των εργαζομένων.

Θα πρέπει να επισημάνουμε ότι τόσο η Κοινωνική Επιθεώρηση, όσο και το τμήμα Τεχνικής και Υγειονομικής Επιθεώρησης Ν. Κορινθίας, έχουν πραγματοποιήσει κατά διαστήματα ελέγχους στην ως άνω επιχείρηση. Το Τμήμα Τεχνικής και Υγειονομικής Επιθεώρησης, τέλος του έτους 2001, επέβαλε δύο πρόστιμα συνολικού ύψους 500.000 δρχ. και στις 18-12-2002 επέβαλε νέο πρόστιμο ύψους 3.000 ευρώ, ενώ επέβαλε και μία μήνυση. Το Τμήμα Κοινωνικής Επιθεώρησης επίσης, επέβαλε πρόστιμο 1.000 ευρώ, και μία μήνυση για υπέρβαση των χρονικών ορίων εργασίας.

Στις 13-12-2002 πραγματοποιήθηκε έλεγχος από την τοπική μας Υπηρεσία και ζητήθηκε από την επιχείρηση να προσκομίσει γραπτές εξηγήσεις, καθόσον δεν έχει καταβάλει στους εργαζόμενους τα αναδρομικά του έτους 2002, δεν έχει χορηγήσει φόρμες και υποδήματα στους εργαζόμενους, ενώ σε ορισμένους οφείλει υπόλοιπο του επιδόματος αδείας. Κατόπιν των ανωτέρω και αφού προσκομιστούν οι γραπτές εξηγήσεις η τοπική μας υπηρεσία θα εισηγηθεί την επιβολή νέου προστίμου.

Στη συνέχεια στις 20-12-2002, όπως πληροφορηθήκαμε, έγινε ληστεία στην επιχείρηση με αποτέλεσμα να μην δύναται η επιχείρηση να πληρώσει το δώρο των εργαζομένων, καθόσον εκλάπη ποσόν 95.000 ευρώ που προορίζονταν για τον ανωτέρω σκοπό.

Στις 24-12-2002 πραγματοποιήθηκε επανέλεγχος, συγκεκριμένα για την καταβολή του δώρου, και η επιχείρηση δήλωσε ότι θα καταβάλει κάθε δυνατή προσπάθεια να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της.

Ο Υπουργός
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΡΕΠΠΑΣ

30. Στην με αριθμό 3654/4-12-2002 ερώτηση δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β-2270/23-12-2002 έγγραφο από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 3654/4-12-2002 που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Γιάννης Κεφαλογιάννης, σύμφωνα με το αριθμ. Υ.Π.Α./Δ13/ Α50675/2261/17-12-2002 έγγραφο της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, σας πληροφορούμε τα παρακάτω:

1. Από την πρόσφατη περατωθείσα «Έρευνα ανάπτυξης αερομεταφορών στην νήσο Κρήτη και κατάρτισης Γενικού Σχεδίου Ανάπτυξης Αερολιμένα Ηρακλείου» που εκπονήθηκε από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και εγκρίθηκε από την Υ.Π.Α., όπου μεταξύ άλλων αναλύθηκαν και εξετάστηκαν τα εξής:

Ζώνες επιρροής υφισταμένων αεροδρομίων.

Χωρητικότητα εγκαταστάσεων υποδομών υφισταμένων αεροδρομίων και εναέριου χώρου περιοχής.

Σύστημα κατανομής των βασικών αναπτυξιακών μονάδων και έργων υποδομής της Περιφέρειας Κρήτης.

Κοινωνικό-οικονομική και περιβαλλοντική ανάλυση της Περιφέρειας.

Έρευνα ερωτηματολογίων για τον καθορισμό της κατανομής των προορισμών στην Περιφέρεια της αερομεταφορικής κίνησης.

Προβλέψεις αερομεταφορικής κίνησης για την επόμενη 20ετία και ανάγκες υποδομών και εγκαταστάσεων.

Προκύπτει ότι ο Ν. Ρεθύμνου εξυπηρετείται σήμερα αεροπορικάς πλήρως από τα δύο υφιστάμενα αεροδρόμια Ηρακλείου και Χανίων. Επίσης, με τις σημαντικές παρεμβάσεις που ήδη προχωρά η Υ.Π.Α. στα εν λόγω αεροδρόμια για τη βελτίωση του

προσφερόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης και για την αύξηση της χωρητικότητας των υποδομών τους, ήτοι επέκταση Αεροσταθμών, περιβάλλοντος χώρου και χώρων στάθμευσης αεροσκαφών, προβλέπεται η ανεμπόδιστη εξυπηρέτηση του Ν. Ρεθύμνου για την επόμενη 20ετία.

2. Εκ των ανωτέρω συνάγεται ότι το υφιστάμενο δίκτυο αεροδρομίων της Περιφέρειας Κρήτης καλύπτει πλήρως τον Νομό Ρεθύμνου (σήμερα και για την επόμενη 20ετία) και ως εκ τούτου δεν τίθεται θέμα ανάγκης δημιουργίας νέου αεροδρομίου στην περιοχή.

3. Με την υπ' αριθμόν Μ4302/2796/16-12-1985 κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Μεταφορών και Επικοινωνιών, απαλλοτριώθηκε συνολική έκταση 384,404 τ.μ. με σκοπό την κατασκευή αεροδρομίου στο Ρέθυμνο. Το συνολικό κόστος της απαλλοτρίωσης ανήλθε σε 171,251,895 δρχ.

(με δαπάνη που βάρυνε το Νομαρχιακό Ταμείο Ρεθύμνου) σύμφωνα με τα παρακάτω έγγραφα του Ν.Τ. Ρεθύμνου προς το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων:

α) 3007/30-11-87 (68,344,960 δρχ.)

β) 1725/30-08-88 (61,935,766 δρχ.)

γ) 953/26-05-89 (40,971,169 δρχ.)

4. Κτηματολογικά διαγράμματα και αντίστοιχοι κτηματολογικοί πίνακες που αφορούν την απαλλοτρίωση φυλάσσονται στο αρχείο της Υ.Π.Α.

5. Οι υπόψη εκτάσεις δεν έχουν περιφραχτεί από την Υ.Π.Α. η οποία και θα εξετάσει πλέον την αξιοποίηση του χώρου.

Ο Υπουργός
ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ»)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην

ΕΙΔΙΚΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΞΗ

Συζήτηση και λήψη απόφασης, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 144 του Κανονισμού της Βουλής, επί της προτάσεως του Προέδρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας κ. Κώστα Καραμανλή και των Βουλευτών του Κόμματός του, για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, με αντικείμενο τη διερεύνηση των αιτιών που οδήγησαν στο πολύνεκρο δυστύχημα στα Τέμπη.

Έχω την τιμή να θέσω υπ' όψιν του Σώματος την ομόφωνη απόφαση της Διάσκεψης των Προέδρων για την οργάνωση της συζήτησης σύμφωνα με τη διαδικασία που έχουμε ακολουθήσει σε ανάλογες συζητήσεις. Δηλαδή κατ' εφαρμογή της διάταξης του άρθρου 65 του Κανονισμού θα υπάρξει κατάλογος κατά προτεραιότητα ομιλητών που θα οριστούν από τις Κοινοβουλευτικές Ομάδες ως εξής: Τρεις ομιλητές από την Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΠΑΣΟΚ, τρεις από την Κοινοβουλευτική Ομάδα της Νέας Δημοκρατίας και ανά ένας συνάδελφος από τα άλλα δύο κόμματα εκτός από τους Προέδρους των Κοινοβουλευτικών Ομάδων και τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους. Μετά από αυτούς τους ομιλητές όποιος άλλος συνάδελφος επιθυμεί να μιλήσει θα εγγραφεί στο ηλεκτρονικό σύστημα μέχρι το τέλος της αγορεύσεως του δεύτερου ομιλητή και θα λάβει το λόγο με τη σειρά του. Οι τέσσερις πρώτοι ομιλητές, ένας από κάθε κόμμα, προτείνω να μιλήσουν μέχρι δεκαπέντε λεπτά, οι υπόλοιποι δύο από το ΠΑΣΟΚ και από τη Νέα Δημοκρατία δέκα λεπτά και οι λοιποί ομιλητές που θα γραφούν στον κατάλογο κατά το άρθρο 65 δικαιούνται να μιλήσουν για πέντε λεπτά. Οι ομιλητές θα λάβουν το λόγο εναλλάξ και δεν θα υπάρξουν δευτερολογίες. Οι αναπληρωτές των Προέδρων των Κοινοβουλευτικών Ομάδων θα μιλήσουν μέχρι δεκαπέντε λεπτά. Εάν προηγηθεί η ομιλία του Προέδρου, τότε ο αναπληρωτής θα συμμετάσχει σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 67 παράγραφος 2. Οι Υπουργοί επίσης μπορούν να λάβουν το λόγο κατά τις διατάξεις των άρθρων 97 παράγραφοι 1-3 του Κανονισμού.

Συμφωνείτε με όλα αυτά, κύριοι συνάδελφοι;

ΟΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Το Σώμα συμφώνησε.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να λάβω το λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ορίστε, κύριε Παυλόπουλε.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε -αν κάνω λάθος, διορθώστε με- επειδή προβλέπονται είκοσι λεπτά από τον Κανονισμό και έχουμε προβλέψει αυτόν το χρόνο για τους πρώτους εισηγητές, μπορούν να γίνουν είκοσι τα λεπτά;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Είχαμε πει στη Διάσκεψη - αυτό εισηγήθηκα και συμφώνησε τώρα το Σώμα- για δεκαπέντε λεπτά για τους τέσσερις ομιλητές. Θα εξοικονομήσουμε έτσι ένα χρόνο είκοσι λεπτών. Αρχίζουμε στις 19.00' αντί στις 18.00' που έπρεπε να αρχίσουμε. Για να τελειώσουμε. Προβλέπω ότι θα πάμε μετά τα μεσάνυχτα. Γι' αυτό παρακαλώ ο πρώτος εισηγητής από τους τέσσερις πρώτους να συμπυκνώσει τα είκοσι λεπτά στα δεκαπέντε.

Από το ΠΑΣΟΚ ο κ. Μαντέλης στα δεκαπέντε λεπτά, ο κ. Κολιοπάνος και ο κ. Τζανής. Από τη Νέα Δημοκρατία ο κ. Αγγελόπουλος -τα είκοσι λεπτά γίνονται δεκαπέντε- ο κ. Τσιτουρίδης και ο κ. Μαρκογιαννάκης. Από το Κομμουνιστικό Κόμμα ο κ. Σκυλλάκος. Και από το Συνασπισμό της Αριστεράς και της Προόδου η κ. Ασημίνα Ξηροτύρη-Αικατερινάρη.

Θα πρέπει νομίζω, ανάλογα με τον αριθμό των συναδέλφων που θα εγγραφούν για να μιλήσουν, να ορίσουμε και το χρόνο περαίωσης της συζήτησης, για να γνωρίζουν οι συνάδελφοι που θα πάρουν μέρος στην ψηφοφορία, τι ώρα περίπου θα γίνει η ψηφοφορία.

Είμεθα σύμφωνοι, κύριοι συνάδελφοι;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Ο κ. Νικόλαος Αγγελόπουλος από τους προτείνοντες -πρώτος εκ των προτεινόντων- έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συμπληρώνονται σαράντα ημέρες από το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη, που στοίχισε τη ζωή στους είκοσι ένα αθώους μαθητές από την Ημαθία και βύθισε τις οικογένειές τους, αλλά και ολόκληρη την Ελλάδα στο πένθος. Είχε προηγηθεί το άλλο πολύνεκρο δυστύχημα στη γέφυρα του Αλιάκμονα. Ακολούθησε η μεγάλη σφαγή στην ασφάλτο για τους εκδρομείς του Πάσχα που σε πενήντα πέντε θανατηφόρα δυστυχήματα έχασαν τη ζωή τους εξήντα πέντε άνθρωποι.

Η πτώση του λεωφορείου στον Αλιάκμονα και στα Τέμπη και πριν από λίγα χρόνια στο ίδιο σημείο το πούλμαν με τους φιλάθλους του ΠΑΟΚ αλλά και πολλά άλλα ανώνυμα δυστυχήματα μακραίνουν έναν κατάλογο που μοιάζει να μην έχει τέλος.

Περισσότεροι από δύο χιλιάδες Έλληνες χάνουν κάθε χρόνο τη ζωή τους και περισσότεροι από τριάντα χιλιάδες τραυματίζονται σε τροχαία δυστυχήματα. Έξι μήνες μετά τον τραυματισμό τους, περίπου επτά στους δέκα τραυματίες με κρανιοεγκεφαλικές κακώσεις, χάνουν τη μάχη για τη ζωή ή μένουν φυτά ή βαριά ανάπηροι.

Κάθε μέρα, κάθε μήνα, κάθε Χριστούγεννα και Πάσχα και κατά τις μεγάλες εξόδους έχει την αίσθηση κανείς ότι η χώρα μας δίνει μια μάχη, ότι κάνει έναν ιδιόμορφο πόλεμο.

Έχουμε κάθε χρόνο περισσότερους νεκρούς και τραυματίες από ό,τι στους τελευταίους πολέμους στο Κόσσοβο και στο Ιράκ. Μια πόλη σαν το Άργος ή την Άρτα αφανίζεται κάθε δέκα χρόνια.

Συμπληρώνονται, λοιπόν, σαράντα ημέρες από το δυστύχημα στα Τέμπη. Η τραγική αυτή συγκυρία δίνει στη σημερινή μας συζήτηση έναν ιδιαίτερο συμβολισμό και επιβάλλει σε όλους μας, πέρα από τις όποιες αναφορές μνήμης και την έκφραση συλλυπητηρίων προς τους συγγενείς των θυμάτων, να αναζητήσουμε πράξεις και παραλείψεις που προκάλεσαν το δυστύχημα και γενικότερα τα αίτια του βαρύτατου φόρου αίματος στην ασφάλτο.

Βεβαίως ως προς τα συγκεκριμένα αίτια και τους υπευθύνους του τραγικού δυστυχήματος στα Τέμπη έχει ήδη ξεκινήσει δικαστική έρευνα στην οποία η Βουλή και η εκτελεστική εξουσία δεν είναι επιτρεπτό να αναμειχθούν καθ' οιονδήποτε τρόπο. Η δικαστική εξουσία θα κάνει τη δουλειά της και θα καταλήξει στα δικά της συμπεράσματα. Λόγοι όμως στοιχειώδους ευθύνης και ευθιξίας υποχρεώνουν όλους εμάς να αναζητήσουμε και να αναδείξουμε τις εστίες εκείνων των πολιτικών και θεσμικών κενών και παραλείψεων, η συντήρηση των οποίων θα διαιωνίσει τις τραγωδίες και θα πολλαπλασιάσει τα θύματα στο μέλλον. Γι' αυτό προτείνουμε τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής. Όχι για να αναζητήσει και να καταλογίσει ποινικές ευθύνες, αλλά για να αναδείξει τις κρατικές αδυναμίες και τις περιπτώσεις συναλλαγής ή διαφθοράς κρατικών λειτουργιών που εμπλέκονται στο μακάβριο αυτό εμπόριο αίματος...

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Εάν υπάρχουν.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Εάν υπάρχουν, κύριε Κεδικόγλου.

Διότι αν δεν αντιμετωπισθούν και δεν εντοπισθούν έγκαιρα και πλήρως τα αίτια του τελευταίου δυστυχήματος θα προκληθούν και άλλα. Και θα θρηνήσουμε και άλλα θύματα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν από επτά χρόνια, το Μάιο του 1996, η Διακομματική Κοινοβουλευτική Επιτροπή, που συστήθηκε με απόφαση της Βουλής, είχε καταλήξει σε ομόφωνο πόρισμα για τα τροχαία ατυχήματα και την οδική ασφάλεια στην Ελλάδα. Οι περισσότερες, όμως, από τις προτάσεις εκείνης της επιτροπής ξεχάστηκαν σε κάποια υπουργικά γραφεία ή συνεθλήθησαν στα γρανάζια της γραφειοκρατίας.

Η εξεταστική, λοιπόν, επιτροπή αφού επικαιροποιήσει τα στοιχεία και τις προτάσεις εκείνου του πορίσματος και διερευνήσει τους λόγους της μη υλοποίησής τους, θα εξετάσει τι έγινε μέχρι σήμερα αλλά κύρια τι δεν έγινε και γιατί. Τι φταίει και χάνονται τόσες ανθρώπινες ζωές κάθε χρόνο στην ασφάλτο;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σύμφωνα με το πόρισμα της Βουλής, αλλά και με τις απόψεις των συγκοινωνιολόγων, ένα τροχαίο δυστύχημα οφείλεται κύρια σε έναν ή και περισσότερους συνδυαστικά από τους πιο κάτω παράγοντες. Το οδικό δίκτυο, το όχημα και το χρήστη του οχήματος και τον αποτελεσματικό έλεγχο του συστήματος οδικής ασφάλειας, δηλαδή, την αστυνόμευση του οδικού δικτύου.

Η κατάσταση στην οποία βρίσκεται το εθνικό οδικό δίκτυο είναι βέβαιο ότι αδυνατεί να σηκώσει το βάρος των σύγχρονων οδικών μεταφορών. Οι Έλληνες οδηγοί οδηγούν σε δρόμους καρμανιόλες που σε καμία περίπτωση δεν μοιάζουν με εθνικό αυτοκινητόδρομο. Οι ελληνικοί δρόμοι είναι γενικά χαμηλής ποιότητας και χαρακτηρίζονται κύρια από κακοτεχνίες, πολλά επικίνδυνα σημεία -σημεία παγίδες- που δεν διορθώνονται εγκαίρως παρά τα δυστυχήματα που συμβαίνουν στα σημεία αυτά, κακό οδόστρωμα, έλλειψη αντιολισθητικού τάπητα, έλλειψη στηθαίων ασφαλείας στη μέση αλλά και στις άκρες των δρόμων, κακή συντήρηση, κακή σήμανση, ανεπάρκεια πινακίδων και συντήρησή τους, διαγραμμίσεις, χιλιόμετρικοί δείκτες κλπ., ιδιαίτερα στις θέσεις που εκτελούνται έργα και στις ισόπεδες σιδηροδρομικές διαβάσεις και από κακό φωτισμό.

Έχουμε έξι φορές πιο επικίνδυνο οδικό δίκτυο από το καλύτερο οργανωμένο ευρωπαϊκό κράτος και δυόμισι φορές πιο επικίνδυνο από το μέσο ευρωπαϊκό όρο.

Μετά από τρία Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης οδηγούμε σε δρόμους που κατασκευάστηκαν πριν από τριάντα ή σαράντα χρόνια όταν τα αυτοκίνητα ήταν οκτακόσιες έως χίλιες φορές λιγότερα απ' ό,τι σήμερα.

Οι μεγάλες παρεμβάσεις στο εθνικό οδικό δίκτυο, παρά τον πακτωλό των χρημάτων από την Ευρωπαϊκή Ένωση, καθυστερούν ασυγχώρητα.

Η ΠΑΘΕ ξεκίνησε το 1988 και στο τέλος του 2002 είχαν παραδοθεί δρόμοι μήκους τετρακοσίων εξήντα ενός μόνο χιλιομέτρων σε σύνολο επτακοσίων εβδομήντα τεσσάρων, σχεδόν τριάντα τρία χιλιόμετρα κατά μέσο όρο το χρόνο, ρεκόρ που μάλλον δεν τιμά την Κυβέρνηση, ρεκόρ που διεκδικεί βραβείο Γκίνες.

Η Εγνατία Οδός ακολουθεί τους ίδιους ρυθμούς. Ο δυτικός άξονας είχε ενταχθεί στο Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης με την προοπτική να ολοκληρωθεί μέχρι το 2002. Το έργο, όμως, αυτό δεν έχει ξεκινήσει ακόμη.

Τα δύσκολα σημεία, τα σημεία λαιμητόμοι, αρπαγής ανθρώπων ζωών στο εθνικό οδικό δίκτυο, όπως αυτό στην κοιλάδα του θανάτου, τα Τέμπη, είναι πάρα πολλά και ευθύνονται σε μεγάλο ποσοστό για τους θανάτους που μας κατατάσσουν στην πρώτη θέση του ευρωπαϊκού δυσάρεστου καταλόγου νεκρών από τροχαία ατυχήματα.

Τα σημεία αυτά, σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική, πρέπει να φωτίζονται και να φέρουν ειδική σήμανση με παλμικούς σηματοδότες σε πορτοκαλί χρώμα και προειδοποιητικά μηνύματα για τους οδηγούς. Στην Ελλάδα, όμως, τα δύσκολα σημεία ενός δρόμου τα ξεχωρίζει κανείς μόνο από τα πολλά εικονοστάσια ή τους σταυρούς που έχουν σηκώσει οι συγγενείς των θυμάτων.

Κατά σύμπτωση, οι εργασίες σε όλους τους μεγάλους αυτοκινητόδρομους ξεκινούν πάντοτε από τα εύκολα κομμάτια, από τα κομμάτια στον κάμπο. Τα δύσκολα, τα σημεία-παγίδες μένουν πάντοτε για το τέλος.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα στατιστικά στοιχεία που έχουμε στη διάθεσή μας καταδεικνύουν ότι η ευθύνη του οδηγού για τα ατυχήματα, θανατηφόρα και μη, ανέρχεται σε ποσοστό που ξεπερνά το 73% και των οχημάτων σε 8%. Το γεγονός όμως ότι στα περισσότερα ατυχήματα συνυπάρχουν και λάθη του οδηγού, η κακή συμπεριφορά του κατά την οδήγηση, όπως στο δυστύχημα στα Τέμπη, δεν πρέπει να μας οδηγεί σε λάθος συμπεράσματα, γιατί η συμπεριφορά του κάθε χρήστη εξαρτάται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τις συνθήκες που αντιμετωπίζει κατά τη διαδρομή και οι οποίες δεν υπόκεινται στον έλεγχό του, επιστημονικά το ομόφωνο πόρισμα της Βουλής το 1996.

Η Ευρωπαϊκή δε Επιτροπή με τις έρευνές της διαπιστώνει ότι με τους ίδιους οδηγούς, την ίδια κυκλοφορία και τα ίδια οχήματα οι δείκτες ατυχημάτων για τους αυτοκινητόδρομους θα ήταν

πολύ χαμηλότεροι από τους δείκτες για τους συμβατικούς δρόμους, (λιγότερο από ένα τέταρτο). Δηλαδή, με τους ίδιους οδηγούς και τα ίδια οχήματα αλλά σε ένα σωστό αυτοκινητόδρομο το δυστύχημα στα Τέμπη ίσως να μην είχε συμβεί.

Η ελληνική εκπαίδευση, ιδιαίτερα των επαγγελματιών οδηγών, ο τρόπος οργάνωσης των δημοσίων υπηρεσιών που επιτρέπει στους κόλπους τους να ανθούν τα φαινόμενα διαφθοράς και διαπλοκής, ιδιαίτερα στη διαδικασία έκδοσης διπλωμάτων και τον έλεγχο των οχημάτων από τα ΚΤΕΟ και η πλημμελής αστυνόμευση του οδικού δικτύου επιτρέπουν σε επικίνδυνους και ασυνειδητούς οδηγούς να μετατρέπονται σε δολοφόνους των εθνικών οδών.

Το Σώμα Επιθεωρητών Ελεγκτών του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών στην ετήσια έκθεσή του για το 2002 επισημαίνει ότι οι περισσότερες από τις μισές περιπτώσεις που ελέγχθηκαν φέρουν τη σφραγίδα της συναλλαγής και της παρανομίας: Πλαστογραφίες, κλοπές αδειών οδήγησης, ψευδείς δηλώσεις, παραποιήσεις στοιχείων και χρηματισμός υπαλλήλων των ΚΤΕΟ είναι μερικά από τα στοιχεία που αναφέρονται στην έκθεση αυτή. «Οι υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών έχουν μετατραπεί σε βασίλειο διαφθοράς», γράφει καθημερινά ο ημερήσιος Τύπος.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Των νομαρχιών. Να γίνει διάκριση.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ: Θα έρθουμε και σε αυτό.

Χωρίς κανένα έλεγχο κυκλοφορούν στην Ελλάδα περισσότερα από πενήντα χιλιάδες επικίνδυνα φορτηγά, τα οποία για να μην τους αφαιρεθούν οι πινακίδες δεν έχουν περάσει ή δεν περνούν από ΚΤΕΟ. Τεράστιο είναι και το πρόβλημα των παράνομων φορτηγών καθώς σε ελέγχους των επιθεωρητών του Υπουργείου Μεταφορών εντοπίστηκε η απίστευτη περίπτωση οικογένειας στη βόρειο Ελλάδα, η οποία διέθετε εβδομήντα φορτηγά με πλαστές άδειες κυκλοφορίας.

Το τιμολόγιο διαφοράς για τα ΚΤΕΟ είναι 30 ευρώ για τα Ι.Χ. επιβατικά αυτοκίνητα, 200 ευρώ για τα φορτηγά, ενώ το πρόστιμο στην περίπτωση που τους γίνει έλεγχος στο δρόμο, είναι 31 ευρώ για κακή φόρτωση, 151 ευρώ για κυκλοφορία φορτηγού στο εθνικό δίκτυο κατά τις ημέρες και ώρες απαγόρευσης και 300 ευρώ στην περίπτωση που δεν έχει περάσει ΚΤΕΟ.

Χαρακτηριστικό είναι το ρεπορτάζ της «ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑΣ» στις 20.4.2003 με τίτλο: «Τρελά φορτηγά σε θεότρελο κράτος», όπου σε ένα οδοιπορικό χιλίων διακοσίων χιλιομέτρων αποδεικνύει ότι στους ελληνικούς δρόμους τίποτα δεν άλλαξε από την επομένη μέρα από το τραγικό δυστύχημα στα Τέμπη.

Η ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών μεταθέτει τις ευθύνες στις νομαρχίες. Η ΕΝΑΕ όμως διά της κ. Γεννηματά και με αφορμή το δυστύχημα στα Τέμπη απαντά ότι τα μεικτά κλιμάκια ελέγχου υπολειπονται στις περισσότερες νομαρχίες και ότι δεν έχουν διατεθεί οι αρμοδιότητες και οι πόροι για την πραγματοποίηση των απαραίτητων ελέγχων.

Ούτως ή άλλως όμως κάποιοι ευθύνονται που δεν εφαρμόζονται οι νόμοι και δεν λειτουργεί το κράτος, με αποτέλεσμα να σκοτώνονται κάθε χρόνο χιλιάδες Έλληνες στην ασφάλτο. Και δεν αποποιείται κανείς τις δικές του ευθύνες μεταθέτοντάς τις στις πλάτες κάποιων άλλων.

Οι οδηγοί των φορτηγών εδώ και χρόνια καταγγέλλουν ότι υποχρεώνονται πολλές φορές από τους ιδιοκτήτες να οδηγούν δεκαέξι έως είκοσι ώρες την ημέρα και ότι δεν τηρείται το πενήντα. Σημειώνω ότι τα πολύνεκρα δυστυχήματα στον Αλιάνο και στα Τέμπη έγιναν Σαββατοκύριακο, σε μέρες που οι οδηγοί δεν έπρεπε να εργάζονται.

Πολλοί οδηγοί πληρώνονται ανάλογα με τον αριθμό των δρομολογίων που κάνουν με αποτέλεσμα πολλές φορές να εξαντλούνται πάνω στο τιμόνι. Είναι χαρακτηριστικές οι περιπτώσεις παραβάσεων που αναφέρονται στην έκθεση επιθεωρητών εργασίας, (στο ΣΕΠΕ), καθώς επίσης και στους ελέγχους που έχει κάνει κατά καιρούς η τροχαία ιδιαίτερα στα φορτηγά αυτοκίνητα. Το Υπουργείο Εργασίας όμως μετά τον τελευταίο έλεγχο, τον έναν και μοναδικό που έκανε το ΣΕΠΕ, κατήργησε τη διάταξη που προβλέπει την τήρηση βιβλίου δρομολογίων με την αιτιολογία ότι ούτως ή άλλως η διάταξη αυτή δεν θα εφαρμόζονταν.

Για τις πιο πάνω παραβάσεις, δηλαδή τις διακόσιες ογδόντα τρεις χιλιάδες οκτακόσιες τριάντα έξι παραβάσεις που διαπιστώθηκαν μέσα στο 2002 είτε για φθαρμένα ελαστικά είτε για υπερβολική ταχύτητα αφαιρέθηκαν μόνο χίλιες εννιακόσιες σαράντα έξι άδειες ικανότητας οδηγού. Σε οποιαδήποτε άλλη χώρα, πέρα από τα πολύ υψηλά πρόστιμα, τα περισσότερα από τα οχήματα αυτά θα είχαν ακινητοποιηθεί μέχρις ότου ολοκληρωθούν οι απαραίτητες για την ασφαλή κυκλοφορία του οχήματος επισκευές ενώ θα είχαν αφαιρεθεί πρόσκαιρα ή οριστικά η άδεια ικανότητας οδηγού και η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος.

Αυτή είναι η πραγματική εικόνα της χώρας μας στις οδικές μεταφορές, η εικόνα που μας δυσφημεί και μας εκθέτει διεθνώς, και όχι οι όποιες καταγγελτικές φωνές, όπως ισχυρίζεται η Κυβέρνηση, που επισημαίνουν και αναδεικνύουν αυτήν την πραγματικότητα. Και η εικόνα αυτή πρέπει να αλλάξει. Για να γίνει όμως αυτό πρέπει να λειτουργήσει το κράτος. Για να λειτουργήσει το κράτος, πρέπει να λειτουργεί και η Κυβέρνηση. Η Κυβέρνηση, όμως, εδώ και καιρό δεν λειτουργεί. Τις κυβερνήσεις που δεν λειτουργούν τις αλλάζει ο λαός και ήρθε η ώρα να αλλάξει και τούτη η Κυβέρνηση.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Κύριοι συνάδελφοι, στις 14 Απριλίου 2003 ρυμουλκούμενη νταλικά με φορτίο παραπάνω από το νόμιμο και ελαττωματικά δεμένο, ενώ κατερχόταν με υπερβολική ταχύτητα την εθνική οδό στα Τέμπη, μπήκε στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας. Στην προσπάθεια επανόδου στο κανονικό ρεύμα δεν ελήφθη υπόψη η συμπεριφορά του ρυμουλκούμενου οχήματος, το οποίο ως ήταν επόμενο εισήλθε εκείνο πλέον στο αντίθετο ρεύμα και επέπεσε επί ανερχόμενου πούλμαν που ήταν γεμάτο με μαθητές, εναντίον των οποίων εκσφενδονίστηκε ως φονικό όπλο το φορτίο που λύθηκε με συνέπεια να χάσουν τη ζωή τους είκοσι ένας μαθητές.

Με την αίτησή της η Νέα Δημοκρατία αποσιωπά πλήρως τη σωρεία των παραβάσεων που διέπραξαν φορτωτές και οδηγοί του οχήματος. Παρακάμπτει την εγκληματική υπαιτιότητά τους. Θεωρεί ως υπεύθυνη για το τραγικό ατύχημα την Κυβέρνηση, της οποίας τις πολιτικές ευθύνες ζητά να διερευνήσει. Μόλις προηγουμένως άκουσα τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, ο οποίος ανακρούοντας πρύμνα δεν μιλάει στην πραγματικότητα για εξεταστική επιτροπή. Ζητάει διακομματική επιτροπή μ' αυτό που είπε. Όμως, η πραγματικότητα είναι ότι κατέθεσε αίτηση εξεταστικής επιτροπής ζητώντας πολιτικές ευθύνες.

Ο σεβασμός στη μνήμη όλων εκείνων που χάθηκαν σε τροχαία ατυχήματα απαιτεί να αναγνωρίσουμε ότι η χώρα μας παρ' όλες τις προσπάθειες των τελευταίων δεκαετιών έχει ακόμα ελλείμματα, υπόλοιπα της οικονομικής αλλά και της πολιτισμικής καθυστέρησης του παρελθόντος.

Για τα ελλείμματα αυτά καμμία κυβέρνηση, ιδιαίτερα η σημερινή, δεν μπορεί να εφησυχάζει. Όμως, το να αποδίδονται ευθύνες στην Κυβέρνηση για το συγκεκριμένο ατύχημα, όταν υπάρχει η συγκεκριμένη ομολογία του οδηγού της νταλίκας, αποτελεί όχι απλά μία υπερβολή ή μία αυθαιρεσία της Νέας Δημοκρατίας, αλλά μία σχεδιασμένη πολιτική καταρράκωσης κάθε θεσμού, κάθε αρχής, κάθε προσπάθειας του ελληνικού λαού.

Κρίνει η Νέα Δημοκρατία σκόπιμο να αξιοποιηθεί τον πόνο και τη δυστυχία τόσων οικογενειών που έχασαν τα παιδιά τους, για να επαναλάβει τις λαϊκίστικες κοινοτυπίες της και τις μηδενιστικές ανακρίβειές της, προκειμένου να εισπράξει φθηνά κομματικά οφέλη. Ξεπέρασε πλέον τα όρια του ποпуλισμού που τη διακρίνει και ασελγεί ως τυμβωρύχος στη μνήμη των χαμένων παιδιών.

Σε όλη την Ευρώπη και τη Βόρειο Αμερική, με τελειότερο ή ατελέστερο οδικό δίκτυο, με περισσότερη ή λιγότερη αστυνόμευση, με καλύτερους ή χειρότερους κανόνες μεταφορών, συμβαίνουν δυστυχώς τραγικά ατυχήματα με δεκάδες ή εκατοντάδες θύματα. Πουθενά δεν σπεύδουν να αντλήσουν κομματικά οφέλη. Στέκονται με σεβασμό στους νεκρούς και φροντίζουν

να βρουν τους δράστες και να τους τιμωρήσουν παραδειγματικά. Και δεν εννοώ μόνο ποινικά αλλά και διοικητικά, όπου υπάρχουν διοικητικές ευθύνες.

Το μείζον ζήτημα της τακτικής της Νέας Δημοκρατίας είναι η ηθελημένη σύγκυση μεταξύ ατομικής και γενικής ευθύνης, τακτική εξαιρετικά επικίνδυνη για την ελληνική κοινωνία. Για οποιαδήποτε αντικοινωνική, παράνομη και εγκληματική συμπεριφορά οποιουδήποτε, φταίει γενικά και αόριστα το κράτος, το πολιτικό σύστημα, συλλήβδην η Κυβέρνηση.

Επιδιώκει την εξαφάνιση της ατομικής ευθύνης του πολίτη και την αναγωγή των πάντων σε ένα απροσδιόριστο, θολώδες και απρόσωπο αίτιο, πίσω από το οποίο στέκεται πάντα ως κακός δαίμων η Κυβέρνηση. Η τακτική αυτή δεν αποκαλύπτει την παρανομία, τη συγκαλύπτει. Δεν καταλογίζει το δόλο και την εγκληματική ενέργεια, τη δικαιολογεί και παρέχει άλλοθι. Δεν καθιστά τον πολίτη υπεύθυνο των πράξεών του, ούτε την κοινωνία αυστηρό κριτή του. Αυτόν και μεν τον εθίζει στην ανευθυνότητα, εκείνη δε στην ανοχή της αδικίας. Δεν παγώνει ένα σύστημα αξιών που καθοδηγεί συμπεριφορές, απαξιώνει τα πάντα και πρώτα απ' όλα τη συλλογική οργάνωση της κοινωνίας ενάντια στην παρανομία.

Σωρεία οι αιτήσεις της Νέας Δημοκρατίας για καταλογισμό πολιτικών ευθυνών στην Κυβέρνηση σε κάθε σχεδόν ατύχημα, πριν ακόμα αποφανθούν οι ειδικόι επιστήμονες για τα αίτια του. Οι αιτήσεις αυτές δεν απορρίπτονταν στο παρελθόν, απλώς αναβάλλονταν μέχρι να αποφανθούν οι ειδικοί. Καμία από αυτές δεν επανέφερε η Νέα Δημοκρατία για συζήτηση, γιατί καμία μετά τη διερεύνηση των αιτιών δεν παρείχε ευκαιρία πολιτικού τζόγου.

Θυμόμαστε όλοι, κύριοι συνάδελφοι, τον εγκληματία υποπλοίαρχο του «Σάμινα» που έπνιξε τόσο κόσμο, στον οποίο η Νέα Δημοκρατία όχι μόνο του παρέσχε άλλοθι, αλλά τον αποθράσυνε μέχρι σημείου να υποστηρίξει διά στόματος του συνηγόρου του –επώνυμου στελέχους της Νέας Δημοκρατίας– ότι δεν έφταιγε αυτός αλλά η πολιτεία που έριξε το καράβι στα βράχια.

Καταλογίζει η Νέα Δημοκρατία ευθύνες στην Κυβέρνηση γενικά και αόριστα γιατί δήθεν η νταλικά και το πούλμαν ήταν σε χειρίστη κατάσταση και δεν είχαν υποστεί τεχνικό έλεγχο. Αποσιωπά πλήρως την ατομική εγκληματική συμπεριφορά του φορτωτή και του οδηγού, παρέχοντας δικαιολογίες για να διαλάβουν του νόμου. Αποκρύπτει ότι από τις τεχνικές πραγματογνωμοσύνης που διενεργήθηκαν, δεν προέκυψε ότι το πούλμαν ή το φορτηγό είχαν τεχνικά ελαττώματα. Αποκρύπτει ότι είχαν υποστεί τεχνικό έλεγχο και όλα τα συστήματά του λειτουργούσαν κανονικά. Αποκρύπτει ότι τα οχήματα δεν είχαν αιτιώδη συνάφεια με το ατύχημα. Αποσιωπά τους θεσμούς, τα μέτρα, τις δράσεις που έχει προκηθήσει η Κυβέρνηση για να αντιμετωπίσει το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας. Ποτέ αυτά τα μέτρα δεν μπορούν να θεωρηθούν αρκετά αλλά δεν μπορεί να εκμηδενίζονται ή να παρασιωπώνται. Λησμονεί ηθελημένα ότι αυτή η Κυβέρνηση καθιέρωσε και εφάρμοσε σειρά από αυτά τα μέτρα. Άκουσα προηγουμένα τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας. Προφανώς δεν έχει διαβάσει το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής και προφανώς δεν ξέρει ποια και πόσα από αυτά που προέτεινε η διακομματική επιτροπή έχουν ήδη εφαρμοστεί. Η διδασκαλία της οδικής αγωγής στα σχολεία, ώστε να εμπεδωθεί στη συνείδηση της νέας γενιάς η σωστή οδική συμπεριφορά, τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής που κατασκευάζονται σε όλη τη χώρα.

Πηγαίνετε στην Αγία Βαρβάρα, στο Χαλάνδρι, για να δείτε τον εθελοντή σχολικό τροχονόμο που διαφυλάσσει από τόσους κινδύνους τα μικρά παιδιά έξω από τα σχολεία τους.

Την απαγόρευση της χρήσης του αλκοόλ που για τους οδηγούς των φορτηγών είναι απόρρητη και έχουν μειωθεί δραστηκά τα ατυχήματα που οφείλονταν σε αυτήν την αιτία που ήταν πολλά και οδυνηρά.

Ακόμα το ανώτατο όριο ηλικίας για τους επαγγελματίες οδηγούς. Την απαγόρευση επίσης της κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων στο βασικό οδικό δίκτυο της χώρας τα Σαββατοκύριακα κατά την καλοκαιρινή περίοδο και όλες τις αργίες του χρόνου.

Λησμονεί ότι πρόσφατα ακόμα αμέσως μετά το ατύχημα η Κυβέρνηση ανταποκρινόμενη στις περιστάσεις επέκτεινε αυτήν την απαγόρευση.

Κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση φρόντισε σε κάθε νομό της χώρας να φτιάξει Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων. Τα εξόπλισε με άρτια μηχανήματα, τα στελέχωσε με τεχνικό προσωπικό που ειδικά επιμόρφωσε. Δεν εφείσθη κόπων και χρημάτων και τα μεταβίβασε στην αρμοδιότητα των εκλεγμένων νομαρχών για να είναι πλησιέστερα στον πολίτη, να μην επηρεάζονται από την κεντρική διοίκηση.

Η Κυβέρνηση θέσπισε τη συγκρότηση μεικτών κλιμακίων ελέγχου σε όλους τους νομούς της χώρας και ανέθεσε στους εκλεγμένους νομάρχες να εκτελούν ελέγχους ημέρα και νύχτα ρητά.

Αποκρύπτει η Νέα Δημοκρατία την προσπάθεια που γίνεται συστηματικά τα τελευταία χρόνια για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Επαναλαμβάνει νούμερα, τα ακούσαμε προηγουμένως, κάνει εντυπωσιακές παρομοιώσεις, παραλείπει όμως ηελημένα να κάνει συγκρίσεις μεταξύ του χθες και του σήμερα.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης η Ελλάδα έχει τον υψηλότερο ρυθμό μείωσης τροχαίων ατυχημάτων θανάτων και τραυματισμών σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ακούστε μερικά νούμερα. Το 2002 τα τροχαία ατυχήματα μειώθηκαν στην Ελλάδα κατά 15% ενώ στην Ευρωπαϊκή Ένωση κατά 5,4%. Το 2001 η μείωση ήταν πάλι 15% για την Ελλάδα ενώ για την Ευρωπαϊκή Ένωση μόνο 0,6%. Οι θάνατοι στην Ελλάδα από τροχαία το 2000 είχαν φθάσει τον αριθμό των δύο χιλιάδων εκατόν τριών θυμάτων. Το 2002 περιορίστηκαν στους χίλιους εξακόσιους πενήντα πέντε. Μείωση από χρόνο σε χρόνο 21%. Οι τραυματισμοί από τροχαία το 2000 ήταν τριάντα δύο χιλιάδες τετρακόσια ογδόντα δύο θύματα και το 2002 ήταν είκοσι τρεις χιλιάδες οκτακόσιοι εξήντα ένα. Μείωση από χρόνο σε χρόνο 26%. Πεντακόσιες ζωές σώθηκαν και εννέα χιλιάδες λιγότεροι ανάπηροι από αυτήν την προσπάθεια την οποία απαξιώνει ανεργμάτιστα η Νέα Δημοκρατία. Η Νέα Δημοκρατία λαϊκίστικα χαιδεύει κάθε αδυναμία, κάθε ασυδοσία του πολίτη. Του λέει ότι φταίνε οι δρόμοι για τα ατυχήματα και όχι ο ίδιος. Του αποκρύπτει ότι και ο τελευταίος δρόμος απαιτεί την τήρηση κανόνων οδήγησης που αν τους παραβιάσει θηνοούμε θύματα με πρώτο τον ίδιο τον οδηγό. Κάθε δρόμος απαιτεί αντίστοιχη οδική συμπεριφορά.

Κατηγορεί ακόμα την Κυβέρνηση γιατί στα Τέμπη που έχουν τα λιγότερα ατυχήματα από κάθε άλλο σημείο του εθνικού δικτύου δεν έχει φτιάξει ακόμα τούνελ. Έτσι λέει. Λέτε και ένα τούνελ μήκους δεκατεσσάρων χιλιομέτρων είναι θέμα λίγου χρόνου. Όμως αποκρύπτει από τον πολίτη ότι στο τούνελ χρειάζεται πολύ μεγαλύτερη προσοχή από οποιοδήποτε δρόμο δεύτερης, τρίτης ή τέταρτης κατηγορίας. Αποκρύπτει ότι ένα ατύχημα στο τούνελ είναι τραγικότερο από οποιοδήποτε άλλο ατύχημα.

Προ τεσσάρων ετών, κύριοι συνάδελφοι, στο τελευταίο τούνελ στις Άλπεις έχασαν τη ζωή τους εξακόσιοι πενήντα συνάνθρωποί μας από ατύχημα γιατί έγινε μια έκρηξη και το τούνελ μετετράπη σε πυροβολητικό σωλήνα. Αν γινόταν κάτι τέτοιο στην Ελλάδα η Νέα Δημοκρατία θα κατηγορούσε την Κυβέρνηση γιατί έφτιαξε το τούνελ ενώ σήμερα την κατηγορεί γιατί δεν το έχει φτιάξει.

Η Νέα Δημοκρατία προτρέπει τον πολίτη να είναι ανεύθυνος. Για όλα πρέπει να φροντίζει η Αστυνομία. Ανεύθυνος ο επιχειρηματίας που φορτώνει όσο περισσότερο μπορεί και που πιέζει για όσο πιο γρήγορα γίνεται. Ανεύθυνος ο οδηγός που τρέχει υπερβολικά και μπαίνει στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας. Υπεύθυνος μόνο η Κυβέρνηση που δεν στήνει σε κάθε σημείο της ζωής μας και από έναν αστυφύλακα. Όμως ακόμα και ένα ατέλειωτο αστυνομικό κράτος σαν αυτό που ονειρεύεται η Νέα Δημοκρατία δεν μπορεί να ανταποκριθεί σε τέτοιου είδους αντιλήψεις που καλλιεργούνται. Η πολιτική μας συμπεριφορά είναι ταυτόχρονα και η σημαντικότερη διαπαιδαγώγηση της κοινωνικής συμπεριφοράς του πολίτη. Δεν συμφωνώ με τη διαπαιδαγώγηση που προτείνει η Νέα Δημοκρατία με την αίτησή της γι'

αυτό και προτείνω όχι την αναβολή της αίτησής της όπως γινόταν μέχρι σήμερα αλλά την πλήρη απόρριψή της εξ αρχής.

Απέναντι στα παιδιά που χάθηκαν και στις οικογένειές τους χρειάζεται περισσότερος σεβασμός. Η σιωπή θα ήταν προτιμότερη. Προτρέπω την Κυβέρνηση χωρίς μεγάλα λόγια να σκύψει πάνω από τα παιδιά που σώθηκαν και πάνω από τις οικογένειες αυτών που χάθηκαν. Της προτείνω και την προτρέπω να δείξει όσο γίνεται περισσότερη σεμνότητα και περισσότερη φροντίδα γι' αυτές τις οικογένειες και γι' αυτά τα παιδιά. Ήδη το έχει κάνει. Να το συνεχίσει γιατί, κύριοι συνάδελφοι, ο πόνος πρέπει να μαλακώσει αλλά χωρίς εξαλλοσύνης συμπάσχοντας και μεριμνώντας γι' αυτούς που θρηνούν.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, επειδή δεν έχουμε βάλει εισηγητή αλλά χρειάζεται να ακουσθεί στη σειρά του και το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, εγώ δεν έχω σκοπό ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος να δευτερολογήσω. Είναι κατανοητό γιατί έχουμε ένα Βουλευτή που ασχολήθηκε με το θέμα. Όμως όλα τα κόμματα και εμείς βεβαίως εκφράσαμε την οδύνη μας και τα συλλυπητήριά μας για τα θύματα. Η καλύτερη όμως έκφραση συλλυπητηρίων και οδύνης είναι όταν έμπρακτα στο Κοινοβούλιο θα βρούμε τρόπους ώστε να εξαλειφθούν τέτοια ατυχήματα ή τουλάχιστον να πάρουμε όλα τα μέτρα εκείνα που μπορούμε να πάρουμε σαν Κοινοβούλιο, σαν κόμματα, σαν Κυβέρνηση, σαν Υπουργεία να περιορισθεί το κακό που υπάρχει. Δεν βλέπω όμως να υπάρχει τέτοια πρόθεση και από την πλευρά της Κυβέρνησης η απορριπτική εντελώς τοποθέτηση που οδηγεί στο να μην ερευνηθεί παραπέρα το θέμα, να μην υπάρξει πόρισμα και καμιά πρόταση αλλά αντίθετα όλα πάνε καλά δείχνει αυτό. Βέβαια, την κατάσταση δυσκολεύει και η πρόταση της Νέας Δημοκρατίας όταν τέτοιου είδους ζητήματα τα εντάσσει σε προτάσεις για εξεταστικές επιτροπές που σύμφωνα με τον Κανονισμό έχουν ανακριτικά καθήκοντα βασικά και παραπέμπουν το θέλουμε ή όχι σε ποινικές ευθύνες όσο και αν ο εισηγητής είπε ότι δεν μας ενδιαφέρει η ποινική ευθύνη. Όχι κατευθείαν ποινικές ευθύνες θα καταλογίσει η εξεταστική επιτροπή αλλά γίνεται παραπομπή για το πώς χρησιμοποιήθηκαν στο παρελθόν οι εξεταστικές επιτροπές. Πρέπει τέτοια ζητήματα να φεύγουν από το δικομματικό καυγά. Από τη μια όλα καλά γίνονται και από την άλλη σκάνδαλο και αμέσως να συσταθεί εξεταστική επιτροπή.

Θα εξηγήσω τη δική μας λογική και το πρώτο που θέλω να πω είναι ότι η Ελλάδα παραμένει πρώτη σε ατυχήματα στην Ευρώπη. Ανεξάρτητα αν τα δύο τελευταία χρόνια αν δεν κάνω λάθος υπάρχουν γρηγορότεροι ρυθμοί μείωσης γιατί πράγματι υπάρχουν κάποιοι αυστηρότεροι έλεγχοι απ' ό,τι υπήρχαν παλιά. Το δεύτερο ή τίποτα ή ελάχιστα για να μην είμαστε άδικοι εφαρμόστηκαν αυτά που είχε καταλήξει η διακομματική επιτροπή της Βουλής για ατυχήματα πριν από δέκα περίπου χρόνια. Τρίτο συστηματικά και σήμερα αλλά και σε άλλες περιπτώσεις όταν έχουμε από φυσικά φαινόμενα καταστροφές και έχει πεθάνει κόσμος η Κυβέρνηση τα φορτώνει είτε στην κακία ώρα είτε στον ανθρώπινο παράγοντα. Δεν λέμε ότι δεν υπάρχει και το τυχαίο, αλλά το επαναλαμβανόμενο τυχαίο σε συγκεκριμένα σημεία των εθνικών οδών δείχνει ότι μετά βεβαιότητα είναι πολύ πιθανό σ' αυτά τα σημεία να συμβούν και άλλα ατυχήματα.

Θα έπρεπε να μελετήσουμε τρόπους για να διορθωθούν τα πράγματα. Εμείς έχουμε κάνει μία επίκαιρη ερώτηση για το θέμα των Τεμπών. Όμως, δεν πήραμε ουσιαστική απάντηση από τον Υφυπουργό ο οποίος εκπροσωπούσε την Κυβέρνηση. Μας είπε μόνο ότι αυξήθηκαν οι έλεγχοι από την Αστυνομία και ότι το έργο για τη σήραγγα των Τεμπών θα τελειώσει το 2008. Βεβαίως, ακόμη δεν έχει ξεκινήσει. Ούτε η προκήρυξη δεν έχει προχωρήσει ακόμα.

Εμείς είχαμε βάλει τα εξής ζητήματα: Γιατί τα πιο κρίσιμα σημεία της ΠΑΘΕ, δηλαδή, της οδού που ενώνει την Πάτρα με τους Ευζώνους, δηλαδή κάποια χιλιόμετρα μεταξύ Πάτρας-

Κορίνθου και η περιοχή των Τεμπών που είναι τα πιο επικίνδυνα, αφέθηκαν τελευταία; Σύμφωνα με δημοσιεύματα αλλά και με τη δική μας πληροφόρηση ο λόγος είναι ότι σε αυτά τα σημεία υπάρχει «ψητό» για τους εργολάβους. Αυτά τα τμήματα της εθνικής οδού θα ανατεθούν με αυτοχρηματοδότηση αλλά και με εκμετάλλευση των διοδίων. Εάν είναι έτσι τα πράγματα εξηγείται γιατί υπάρχει αυτή η μεγάλη καθυστέρηση.

Βεβαίως, η Βουλή πρέπει να εξετάσει εάν υπάρχουν πολιτικές ευθύνες για την καθυστέρηση στα πιο κρίσιμα σημεία της ΠΑΘΕ Πάτρας-Ευζώνων και να βρει και τις αιτίες της καθυστέρησης.

Ένα άλλο ζήτημα έχει σχέση με την κυκλοφορία των φορτηγών. Το πρωί είχαμε συζήτηση με τον κύριο Υπουργό Μεταφορών, ο οποίος μας ενημέρωσε σε σχέση με τα όσα ισχύουν με τα φορτηγά στην Ευρώπη. Εκεί πληροφορήθηκα ότι η Ελλάδα και η Πορτογαλία έχουν τον πιο παλιό στόλο φορτηγών στην Ευρώπη. Υπάρχουν τέσσερις σειρές τεχνολογίας, Αα, Βα, Γα, Δα, Ηα, Δ' κατηγορία είναι της νεότερης τεχνολογίας. Ο δικός μας στόλος κατά 25% ανήκει στην Α' κατηγορία. Από τον Τύπο μάθαμε ότι οι δικοί μας επιχειρηματίες αγοράζουν μεταχειρισμένα φορτηγά από το εξωτερικό και γι' αυτό παραμένει ο στόλος τόσο παλιός. Δεν πρέπει η Βουλή να συζητήσει αυτό το ζήτημα;

Ένα άλλο θέμα είναι το τι γίνεται με τους οδηγούς. Σύμφωνα με το νόμο υπάρχει κάποιο ωράριο. Όταν μάλιστα υπερβούν κάποιες ώρες πρέπει να υπάρχει και διάλειμμα. Υπάρχει βέβαια και πενήντημερο. Όμως τίποτε απ' αυτά δεν εφαρμόζεται. Επίσης, δεν γίνεται κανένας έλεγχος. Είτε με το κίνητρο ότι θα δώσουν υπερωρία στον οδηγό είτε διότι ο οδηγός έχει πολλές οικογενειακές υποχρεώσεις, ο οδηγός δουλεύει ακόμη και δεκαεξάωρο. Το κατήγγειλαν αυτό από την τηλεόραση τα σωματεία των οδηγών.

Ακόμη, τι γίνεται με το βάρος που κουβαλούν; Τα περισσότερα φορτηγά είναι υπέρβαρα. Ο εργοδότης υποχρεώνει τον οδηγό ο οποίος φοβάται ότι θα απολυθεί, να έχει περισσότερους τόνους από όσους επιτρέπεται, με όσους κινδύνους δημιουργεί αυτό. Υπάρχει ζήτημα και με τα φορτία. Δηλαδή το πόσο ασφαλής είναι η μεταφορά τους. Διάβασα ότι ειδικοί επί του ζητήματος λένε ότι οι προδιαγραφές που υπάρχουν για τον τρόπο με τον οποίον δένονται τα φορτία δεν είναι επαρκείς και ότι πρέπει να επανεξεταστούν.

Είναι τεχνικό ζήτημα. Το γνωρίζω και το σημειώνω με βάση το τι λένε οι ειδικοί. Αλλά και αυτές οι προδιαγραφές που υπάρχουν εφαρμόζονται; Ποιος γνωρίζει αν εφαρμόζονται; Θα μου πείτε, οι μηχανισμοί ελέγχου. Ποιους μηχανισμούς ελέγχου έχουμε αυτήν τη στιγμή στην πράξη; Δεν ξέρω αν οι νομαρχίες έχουν τον παραμικρό μηχανισμό που μπορούν να τονβάλουν να ελέγξει. Ο έλεγχος, όποιος έλεγχος γίνεται, για όλα τα αυτοκίνητα και για τα φορτηγά είναι από την τροχαία. Έχει τη δυνατότητα ο τροχονόμος στην εθνική οδό να ελέγξει το βάρος; Έχει τις δυνατότητες να ελέγξει πόσες ώρες εργαζόταν ο οδηγός; Έχει τις γνώσεις και την εκπαίδευση να κρίνει αν το φορτίο είναι σωστά τοποθετημένο και δεμένο ή όχι; Δεν υπάρχει τέτοιου είδους εκπαίδευση ούτε εξειδίκευση. Αλλά και κάποιος έλεγχος που γίνεται, θα είναι στο αν υπερβαίνεις την ταχύτητα, αν φοράς τη ζώνη ασφαλείας, αν πάτησες διπλή γραμμή, τα γνωστά που είναι και για τα Ι.Χ., ενώ για τα φορτηγά είναι πολύπλευρος ο έλεγχος και οι γνώσεις του ελέγχοντος και να υπάρχουν πραγματικά μηχανισμός ελέγχου.

Αυτά τα θέματα τα θέσαμε στην επίκαιρη ερώτηση. Η απάντηση ήταν ότι όλα πάνε καλά, ότι υπάρχουν κάποια προβλήματα, γενικά και αόριστα, τα οποία θα αντιμετωπίσουμε. Αυτά μας ειπώθηκαν.

Το ζήτημα είναι τι κάνουμε; Θα πούμε ότι όλα πάνε καλά; Θα εξουσιοδοτήσουμε την Κυβέρνηση να διορθώσει τις μικρές αδυναμίες που υπάρχουν από μόνη της; Θα τα φορτώνουμε στο μέλλον στον ανθρώπινο παράγοντα, στην ατυχία ή στην κακιά ώρα; Εμείς απορρίπτουμε αυτή τη λογική και για ό,τι συμβαίνει μέχρι σήμερα, κατά τη γνώμη μας, υπάρχουν ευθύνες όλων των κυβερνήσεων και της σημερινής και των προηγούμενων.

Υπάρχουν σημεία στις εθνικές οδούς που ξέρουμε ότι είναι σημεία ατυχημάτων. Οι ειδικοί συγκοινωνιολόγοι κάνουν μία μελέτη, βρίσκουν αυτά τα σημεία και αμέσως χρειάζεται κρατική παρέμβαση να διορθωθεί το οδόστρωμα ή ακόμα και να γίνει νέα χάραξη. Τα τελευταία δέκα, δεκαπέντε χρόνια με βάση στοιχεία ανθρώπου ειδικού, ο οποίος έχει δημοσιογραφήσει, έχουν γίνει δύο τέτοιες μελέτες, μία γενικού χαρακτήρα η οποία έχει μείνει στα συρτάρια και μία άλλη η οποία ξεκίνησε αλλά δεν προχώρησε. Το Υπουργείο θα έπρεπε να ασχολείται με τέτοιες μελέτες και με άμεση απάντηση στα κρίσιμα ζητήματα που μπαίνουν από τη ζωή.

Κατά τη γνώμη μας, δεν μπορούμε να αναιρέσουμε ότι υπάρχει πολιτική ευθύνη. Υπάρχει σίγουρα. Το ζήτημα αν θα γίνει μια εξεταστική επιτροπή δεν είναι αν θα καταλογίσει πολιτικές ευθύνες. Υπάρχουν πολιτικές ευθύνες. Το ζήτημα είναι να υπάρξει ένα πόρισμα, ότι πρέπει να διορθωθούν αυτά τα πράγματα. Αυτό θα είναι ο οδηγός για την Κυβέρνηση για να αντιμετωπιστούν αυτά τα ζητήματα. Εμείς λέμε ότι πρέπει να γίνει τέτοια έρευνα από τη Βουλή. Να υπάρξει ένα τέτοιο πόρισμα. Επειδή όμως οι εξεταστικές επιτροπές κυρίως έχουν ανακριτικά καθήκοντα, η δική μας πρόταση και λογική είναι να υπάρξει μία ειδική επιτροπή, διακομματική, η οποία να εξετάσει ένα τέτοιο ζήτημα, και αν θέλουμε για τα φορτηγά να δούμε τι ισχύει και τι δεν ισχύει από παλιότερα πορίσματα.

Περιμένουμε και από την Κυβέρνηση να μην είναι αρνητική. Σήμερα θα απορριφθεί από την κυβερνητική πλειοψηφία η εξεταστική επιτροπή. Ποιος όμως ο λόγος η Κυβέρνηση να μη δέχεται μια διακομματική επιτροπή, να κάνουμε μια έρευνα καλόπιστα και να βρούμε λύση στα ζητήματα; Αυτή είναι μία πρόταση η οποία συνθέτει όλες τις απόψεις, βγαίνει η κακοπιστία από τη μέση και εμείς θέτουμε αυτήν την πρόταση στο Κοινοβούλιο για να τοποθετηθεί η Κυβέρνηση. Αν η Κυβέρνηση πει «να», τότε νομίζω όλοι μας θα το δεχτούμε. Αυτή είναι η πρότασή μας.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Η κ. Ξηροτύρη έχει το λόγο.

ΑΣΗΜΙΝΑ ΞΗΡΟΤΥΡΗ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΑΡΗ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μόλις την περασμένη Τετάρτη ψηφίσαμε ομόφωνα στην Αίθουσα τις ευνοϊκές ρυθμίσεις όσον αφορά τις εξετάσεις στο λύκειο και την ανώτατη εκπαίδευση για τους μαθητές του Λυκείου Μακροχωρίου. Και μόλις προχθές έγινε το μνημόσυνο των σαράντα ημερών για τις αδικοχάμενες αθώες ζωές, κυρίως των μικρών μαθητών, για να εκφράσουμε και πάλι, όπως όλο το πανελλήνιο τη βαθιά μας συγκίνηση και τη συμπάραστασή μας στους συγγενείς των θυμάτων.

Οι εκδηλώσεις, κύριοι συνάδελφοι, και οι εκδηλώσεις συναισθηματικής φόρτισης είναι κορυφαίο συστατικό της ανθρώπινης ύπαρξής μας. Ως πολιτικοί όμως οφείλουμε να διερευνήσουμε σε βάθος για τα αίτια του πολύνεκρου αυτού δυστυχήματος και τόσων άλλων από το βαρύ φόρο αίματος της ασφάλτου και να εστιάσουμε τον κοινοβουλευτικό μας έλεγχο και στην απόδοση ευθυνών –γιατί υπάρχουν πάρα πολλές ευθύνες– και στην επίλυση των προβλημάτων, γιατί τα προβλήματα είναι πολλά και παραμένουν άλυτα.

Πριν τριάντα χρόνια η χώρα μας είχε τη μόνιμη δικαιολογία ότι δεν είχε πόρους για την άσχημη κατάσταση των οδικών και των λοιπών αξόνων μεταφοράς. Σήμερα, το 2003, ενώ δαπανήθηκαν –έως και κατασπαταλήθηκαν– χρόνος και χρήμα από τα τρία Κοινωνικά Πλαίσια Στήριξης και μάλιστα με προσανατολισμό στους οδικούς άξονες, αποδεικνύεται τραγικά για μία ακόμα φορά ότι ούτε και για το μοναδικό κύριο άξονα επικοινωνίας της χώρας μας, τον ΠΑΘΕ, δεν έχουν εξασφαλιστεί τα βασικότερα. Δηλαδή δεν έχουν εξασφαλιστεί οι πόροι και δεν είναι ορατός ο χρόνος ολοκλήρωσης των κρίσιμων οδικών τμημάτων του, όπως το τμήμα Μαλιακός – Κλειδί. Δεν έχει εξασφαλιστεί η στοιχειώδης διαχείριση και του ΠΑΘΕ και των λοιπών κρίσιμων οδικών αξόνων έτσι ώστε να συντηρούνται κατάλληλα, να ελέγχεται η λειτουργία και η κυκλοφορία των οχημάτων με συνθήκες ασφαλείας και παντός καιρού.

Να σας θυμίσω πέρυσι τον Ιανουάριο του 2002 την πλήρη αποκοπή βορρά και νότου της χώρας μας, με τον ΠΑΘΕ, δηλα-

δή, εκτός λειτουργίας, λόγω των άσχημων καιρικών συνθηκών. Το μόνο που απασχόλησε την Κυβέρνηση ήταν η παραπομπή των τμημάτων αυτών στις συμβάσεις παραχώρησης και η ιδιωτικοποίηση του Ταμείου Εθνικής Οδοποιίας, του δημόσιου, δηλαδή, φορέα διαχείρισης των οδικών αξόνων, για να αποτελέσουν τα έσοδά του το κίνητρο για τις συμβάσεις παραχώρησης. Όμως, οι συμβάσεις παραχώρησης καθυστερούν υπερβολικά και κατ' επέκταση η έναρξη και η ολοκλήρωση των κρίσιμων τμημάτων, λόγω πολλαπλών ελλείψεων από πλευράς νομοθετικού πλαισίου, προδιαγραφών συντήρησης και λειτουργίας των αυτοκινητοδρόμων και ετοιμότητας των υπηρεσιών. Αυτά, σε συνδυασμό και με την έλλειψη ενδιαφέροντος και ανταγωνισμού από πλευράς κατασκευαστών, λόγω και της συσσώρευσης των έργων των Ολυμπιακών Αγώνων κάνουν πραγματικά κρίσιμο το χρόνο περαίωσης των έργων αυτών.

Ο εκσυγχρονισμός έγινε τελικά στην ιδιωτικοποίηση και όχι εκεί που έπρεπε γι' αυτήν την περίοδο στη χώρα μας, δηλαδή, στις δημόσιες υπηρεσίες συντήρησης και ελέγχου λειτουργίας των οδικών αξόνων που εγκαταλείφθηκαν γι' αυτό το διάστημα μετέωρες και είναι απαξιωμένες. Ούτε οι υπηρεσίες συντήρησης και λειτουργίας ενισχύονται σε προσωπικό και πόρους για να καλύψουν σήμερα τις υπερβολικά αυξημένες απαιτήσεις από πλευράς κυκλοφοριακού φόρτου και πολυπλοκότητας των νέων συστημάτων και συνθηκών και να εξασφαλίσουν έτσι την άνετη, συνεχή και ασφαλή λειτουργία των οδικών μας αξόνων.

Έχω ρωτήσει επανειλημμένα ακόμη και για τον καινούργιο άξονα που γίνεται πράγματι με σύγχρονες προδιαγραφές, την Εγνατία Οδό, τι θα γίνει με την υπηρεσία συντήρησης του.

Ήδη, πολλά τμήματα της Εγνατίας Οδού λειτουργούν και αυτήν τη στιγμή δεν έχει αποφασιστεί εάν τη συντήρησή τους θα την καλύψουν οι περιφερειακές υπηρεσίες -και φυσικά για έναν τέτοιο άξονα θα πρέπει να ενισχυθούν και με εξειδικευμένο προσωπικό- ή αν θα προχωρήσει ένα ειδικό τμήμα της Εγνατίας Οδού που θα έχει την ευθύνη της διαχείρισης αυτού του άξονα.

Υπάρχει βελτίωση στη νομοθεσία μας και στα διοικητικά μέτρα διαχείρισης των αξόνων; Όχι ακόμη και σήμερα ισχύουν οι παλιές διατάξεις του προεδρικού διατάγματος του 1969 και του ν. 3155/55. Πριν πενήντα χρόνια έγινε η τελευταία ιεράρχηση του οδικού δικτύου της χώρας και ο καθορισμός αρμοδιοτήτων συντήρησης των οδών.

Επίσης, δεν έχει ενεργοποιηθεί το άρθρο 18 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για τη σύσταση και τη λειτουργία Κέντρου Οδικών Πληροφοριών σχετικά με την πυκνότητα της κυκλοφορίας, τα εμπόδια, τις τοπικές καιρικές συνθήκες κ.ά.

Επιπλέον, δεν έχουν δημιουργηθεί τα Κέντρα Διοίκησης Αυτοκινητοδρόμων που στο εξωτερικό αποτελούν την καρδιά της λειτουργίας αυτών. Δεν υπάρχει ενιαίος φορέας διαχείρισης, με αποτέλεσμα τις επικαλύψεις, τη σύγχυση των αρμοδιοτήτων και εν τέλει την αναποτελεσματικότητα των συναρμωδίων Υπουργείων, ΠΕΧΩΔΕ, Μεταφορών και Δημοσίας Τάξης.

Παράλληλα, δεν έχει ληφθεί κανένα μέτρο για τη λειτουργική διασύνδεση των κρατικών υπηρεσιών και της αυτοδιοίκησης στα θέματα ευθύνης και ελέγχου της λειτουργίας των οδικών αξόνων. Αυτό το τελευταίο απέβη καθοριστικό για το πολύνεκρο δυστύχημα των Τεμπών.

Ωστόσο, σήμερα αντί η Κυβέρνηση να δει ποιες είναι οι ελλείψεις της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και πώς πρέπει να ελεγχθεί η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, εάν έχει συμπληρώσει τις ελλείψεις της για να ασκήσει αυτόν τον αποκεντρωμένο έλεγχο και τις αρμοδιότητες που της είχαν παραχωρηθεί, συζητάμε -και νομίζω ότι το ίδιο λάθος κάνει και η Αξιωματική Αντιπολίτευση- σαν να έχουμε δύο ανταγωνιστές. Από τη μία πλευρά την Κυβέρνηση και από την άλλη πλευρά την Αυτοδιοίκηση.

Αντίθετα, λοιπόν, θα πρέπει να συζητήσουμε αυτήν τη λειτουργική και αποδοτική τους λειτουργία, αντί κάθε φορά να μετατοπίζουμε τις ευθύνες από τη μια πλευρά στην άλλη, με αποτέλεσμα τα προβλήματα να παραμένουν άλυτα και να διαιωνίζονται.

Όταν, κύριε Υπουργέ ΠΕΧΩΔΕ, κύριε Τσακλίδη, σας είχα ρωτήσει για τα θέματα των προδιαγραφών και τα θέματα διαχείρισης των οδικών αξόνων, πραγματικά μου είχατε απαντήσει

με μία σειρά ενεργειών, οι οποίες όμως θα γίνουν προκειμένου αυτές οι προδιαγραφές και όλα αυτά τα μέτρα να ενσωματωθούν μέσα στις συμβάσεις παραχώρησης όταν θα έρθει η ώρα να υπογραφούν αυτές οι συμβάσεις.

Σε τούτο εδώ το διάστημα, τι θα κάνετε; Διότι το οδικό κύκλωμα της χώρας δεν υπάρχει σωστή διαχείριση και δεν θα υπάρχει και στο μέλλον μόνο με αυτές τις συμβάσεις παραχώρησης με το συνδυασμό δηλαδή κράτους και ιδιωτών που διατηρούν ένα σημαντικό μέρος της διαχείρισής του. Ένα πολύ μεγάλο μέρος παραμένει και στη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση από τη μία πλευρά, αλλά και στις υπηρεσίες του δημοσίου, οι οποίες πρέπει να ενισχυθούν και να εκσυγχρονιστούν και να αποκτήσουν πόρους, ενώ και η νομοθεσία μας στο σύνολό της θα πρέπει να βελτιωθεί και να εκσυγχρονιστεί.

Αυτά πρέπει να γίνουν και πρέπει να γίνουν εδώ και τώρα. Και το γεγονός ότι δεν έχουν γίνει μέχρι τώρα, έχει ως αποτέλεσμα αυτές τις τραγικές καταστάσεις που συνδέονται με την πλήρη αποκοπή βορρά και νότου όταν έχουμε άσχημες καιρικές συνθήκες, με τα πολλαπλά δυστυχήματα, είτε πολύνεκρα είτε καθημερινά, τα οποία λαμβάνουν χώρα, με τελική συνέπεια να φθάνουμε στους δύο χιλιάδες νεκρούς ετησίως και στους τριάντα χιλιάδες και πλέον τραυματίες.

Ένα μεγάλο πρόβλημα το οποίο αναδεικνύεται και με το πολύνεκρο δυστύχημα των Τεμπών είναι το ζήτημα των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών στη χώρα μας και στην πολιτική που ασκείται σ' αυτόν τον τομέα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα το 93% του εμπορευματικού έργου εκτελείται οδικά με φορτηγά αυτοκίνητα και μόλις το 2,5% με σιδηρόδρομο. Τα φορτηγά θεωρούνται μοχλός της παραγωγικής διαδικασίας και της οικονομικής ανάπτυξης και τυγχάνουν σχετικά ελαστικής μεταχείρισης.

Αντίθετα ο τομέας των σιδηροδρομικών μεταφορών συνεχώς συρρικνώνεται, αφού δεν ασκείται πολιτική για να γίνει ανταγωνιστικός, παρά τις κοινοτικές οδηγίες για εξισορρόπηση των χερσαίων μεταφορών και τη μετατόπιση έργου προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές και για λόγους ασφάλειας και για λόγους προστασίας του περιβάλλοντος και εξοικονόμησης ενέργειας.

Αντί αυτών, όμως, το κυβερνητικό έργο το χαρακτηρίζει η μεγάλη αδυναμία για την αξιοποίηση των κοινοτικών πόρων, για τον εκσυγχρονισμό και την αναβάθμιση των σιδηροδρομικών υποδομών και ειδικότερα του μεγάλου άξονα Θεσσαλονίκης-Αθήνας. Για τη διασύνδεση των μεγάλων αστικών κέντρων με τις βιομηχανικές περιοχές και τα λιμάνια οι καθυστερήσεις και γενικότερα η κακοδιαχείριση του επείγοντος πακέτου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, για την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου από το Β' και Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης φέρουν τη χώρα μας συνεχώς ελεγχόμενη και απειλούμενη από ένα ακόμα πρόβλημα. Όμως, το σημαντικότερο είναι ότι στερούν από τον ελληνικό λαό ένα ασφαλές και φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς.

Απαιτείται, λοιπόν, σε βάθος διερεύνηση όλων αυτών των παραπάνω αιτιών αλλά και των ειδικότερων, που συνδέονται με την έλλειψη αποτελεσματικού τόσο προληπτικού όσο και κατασταλτικού ελέγχου των οχημάτων. Με την κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων στα κρίσιμα οδικά τμήματα και κατά τις κρίσιμες ώρες ή κατά τα Σαββατοκύριακα κ.ο.κ., όπως και με τη δημιουργία κατάλληλης παιδείας, που όντως δεν έχει ο Έλληνας οδηγός, την αυξημένη ευθύνη και πειθαρχία που πρέπει να έχει, ως εποχούμενος πολίτης, και το πόσο το κράτος συμβάλει σε αυτό, μέσω του εκπαιδευτικού μας συστήματος, μέσω των κατάλληλων εκπομπών στα Μαζικά Μέσα Ενημέρωσης και μέσω της εξυγίανσης του συστήματος της εκπαίδευσης και της απόδοσης των διπλωμάτων όλων των κατηγοριών, είναι θέματα τα οποία πιστεύουμε ότι πρέπει να δούμε σε βάθος. Γι' αυτό συμφωνούμε με τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής κατά τις διατάξεις του άρθρου 144 του Κανονισμού και θα ψηφίσουμε υπέρ αυτής της πρότασης.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Ο Αρχηγός της Αξιωματικής Αντιπολιτεύσεως κ. Κώστας Καραμανλής έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας):

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα δύο πολύνεκρα δυστυχήματα στον Αλιάκμονα και στα Τέμπη, δυστυχήματα που αφαίρεσαν τόσο άδικα τόσες ανθρώπινες ζωές -και μάλιστα μικρών μαθητών- βύθισαν δεκάδες οικογένειες στο πιο βαθύ δράμα και, βέβαια, μας συγκλόνισαν όλους. Συγκλόνισαν όλους τους Έλληνες πολίτες.

Ταυτόχρονα, όμως, ανέδειξαν το σύγχρονο εφιάλτη, που караδοκεί στο δρόμο όλων μας. Δυστυχώς, όσοι χάθηκαν τότε χάνονται κάθε εβδομάδα στους δρόμους της χώρας. Η ελληνική κοινωνία θρηνεί, κάθε χρόνο, περίπου δύο χιλιάδες νεκρούς. Οι τραυματίες ξεπερνούν τους τριάντα χιλιάδες. Ένας μεγάλος αριθμός - σχεδόν τέσσερις χιλιάδες άνθρωποι το χρόνο- καθίστανται ανάπηροι. Και αυτό θέλω από την αρχή να το υπογραμμίσω. Πίσω από τους ψυχρούς αυτούς αριθμούς και τις στατιστικές κρύβονται αβάσταχτα ανθρώπινα δράματα. Μιλούμε δηλαδή για μία τραγωδία, που επαναλαμβάνεται σχεδόν καθημερινά, ένα λάθος, που έχει προσλάβει -εδώ και καιρό- τεράστιες εθνικές διαστάσεις.

Οι θάνατοι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην ασφάλτο είναι τόσο όση και η αύξηση των γεννήσεων. Χάνονται τόσοι άνθρωποι όσος είναι ο πληθυσμός μιας μικρής πόλης. Είναι σαν να εξαφανίζεται, κυριολεκτικά, κάθε χρόνο μια μικρή πόλη. Και, βέβαια, όταν υπάρχει τόσο βαρύ ανθρώπινο κόστος -τόσοι νεκροί, τόσοι ανάπηροι, τόσοι τραυματίες- δεν χωρά καμιά αναφορά σε οικονομικές συνέπειες.

Είμαι όμως υποχρεωμένος να το πω: εάν δαπανώνται κάθε χρόνο περισσότερα από 100 δισεκατομμύρια δραχμές, για να καλύπτονται ορισμένες μόνο από τις συνέπειες του δράματος -περίθαλψη, πρόωρες συντάξεις κ.ο.κ.- πρέπει τουλάχιστον να ξανασκεφτούμε τις πολιτικές που ακολουθούμε.

Είναι φανερό πόσο λάθος κάνουμε, όταν αρκούμαστε να τρέχουμε πίσω από τα γεγονότα. Είναι πολύ λίγο να θυμόμαστε και να συζητούμε τα προβλήματα εκ των υστέρων. Ακόμη και εκεί, όπου πρυτανεύει η διαχειριστική αντίληψη, μπορεί να συνειδητοποιηθεί μια βασική αρχή: να διαθέτουμε περισσότερα στην πρόληψη, για να μη θρηνούμε τόσες ζωές στην ασφάλτο.

Περιορίζομαι να υπενθυμίσω ότι το σχεδόν ομόφωνο πόρισμα της διακομματικής κοινοβουλευτικής επιτροπής του 1996 υπογράμμιζε ότι η οδική ασφάλεια είναι ουσιώδης συνιστώσα της ποιότητας ζωής. Αναγνώριζε ότι η ασφάλεια στους δρόμους είναι κατ' εξοχήν υπόθεση του κράτους. Τόνιζε ότι η συνειδητοποίηση του προβλήματος από την πολιτική ηγεσία και τις αρμόδιες υπηρεσίες μπορούσε να μειώσει τα τροχαία και τις συνέπειές τους περίπου κατά 50%. Χρειάζονταν όμως, όπως υπογράμμιζε η επιτροπή, συνολική πολιτική. Χρειάζονταν -και δυστυχώς εξακολουθεί να χρειάζεται- συγκροτημένη εθνική στρατηγική. Χρειάζονταν -και χρειάζεται- να το πάρουμε απόφαση όλοι μας. Μεμονωμένες, αποσπασματικές, ασυνεχείς παρεμβάσεις -δυστυχώς συνηθές φαινόμενο στη χώρα μας- είναι καταδικασμένες σε αποτυχία. Απαιτείται συντονισμός, απαιτείται συνέπεια και συνέχεια. Απαιτείται ανάληψη ευθύνης. Η οδική ασφάλεια είναι υπόθεση του κράτους. Και όπως τονίζονταν στο πόρισμα της Βουλής, πρέπει να είναι στοιχείο της κυβερνητικής πολιτικής.

Δεν πρόκειται να κατηγορήσω την Κυβέρνηση για τα τροχαία δυστυχήματα. Θέλω όμως να επαναλάβω -και το έχω πει πολλές φορές ως τώρα- ότι η δική μας κυβέρνηση, με πλήρη συνείδηση του προβλήματος, θα προχωρήσει στην εφαρμογή συνολικής πολιτικής με αποφασιστικότητα και αποτελεσματικότητα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι σαφές ότι, για την οδική ασφάλεια, έχουν συναρμοδιότητα πολλά Υπουργεία και πολλές υπηρεσίες. Ακούστε μια γρήγορη λίστα: πρώτον, το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, με την Τροχαία και το Πυροσβεστικό Σώμα. Δεύτερον, το Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., για την κατασκευή και τη συντήρηση του οδικού δικτύου και τη βελτίωση της οδικής υποδομής. Τρίτον, το Υπουργείο Μεταφορών, για τα θέματα οδικής κυκλοφορίας, οχημάτων, σιδηροδρόμων, τεχνικό ελέγχου οχημάτων, Κ.Τ.Ε.Ο. κ.λπ. Τέταρτον, το Υπουργείο Εσωτερικών και Δημόσιας Διοίκησης, για τη διαχείριση πιστώσεων του Προ-

γράμματος Δημοσίων Επενδύσεων και γενική εποπτεία στους Ο.Τ.Α.. Πέμπτον, το Υπουργείο Γεωργίας, για την κυκλοφορία και τις άδειες οδήγησης αγροτικών μηχανημάτων. Έκτον, το Υπουργείο Άμυνας, για την εκπαίδευση και τις άδειες οδήγησης στρατευμένων. Έβδομον, το Υπουργείο Παιδείας, για την κυκλοφοριακή αγωγή. Όγδοο, το Υπουργείο Ανάπτυξης, για την εποπτεία των ασφαλιστικών εταιρειών. Ένατο, το Υπουργείο Υγείας, για τη διακομιδή και την περίθαλψη. Δέκατον, το Υπουργείο Εργασίας, για τους ασφαλιστικούς οργανισμούς. Ενδέκατο, το Υπουργείο Δικαιοσύνης, για την αντιμετώπιση των υπαιτίων και τις αστικές αποζημιώσεις. Δωδέκατο, οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, για τις αρμοδιότητες που μεταφέρθηκαν από τα παραπάνω υπουργεία.

Είναι προφανές ότι σήμερα δεν υπάρχει συντονισμός και εναρμόνιση δράσεων όλων των παραπάνω Υπουργείων και υπηρεσιών. Δεν υπάρχει στρατηγική και σχέδιο με συγκεκριμένη στόχευση. Αντίθετα, διαπιστώνουμε ότι, από τη μια, εμφανίζονται αλληλοεπικαλύψεις και, από την άλλη, εντοπίζονται κενά αρμοδιοτήτων. Είναι σύνηθες να παρακολουθούμε, ακόμη και σ' αυτόν τον τομέα, τους αρμόδιους να παριστάνουν τους αναρμόδιους και τον ένα να μεταθέτει τις ευθύνες του στον άλλον. Ιδιαίτερα συχνές είναι οι εικόνες των διαφόρων Υπουργείων να αιτιώνται τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Μόλις πρόσφατα είδαμε, από τη μια, τους αρμόδιους ορισμένων Υπουργείων να επιχειρούν μετάθεση ευθυνών στις νομαρχίες και, από την άλλη, την Ε.Ν.Α.Ε. να απαντά ότι στις περισσότερες νομαρχίες τα μικτά κλιμάκια ελέγχου υπολειποντο, επειδή δεν τους έχουν δοθεί οι αναγκαίοι πόροι.

Φαίνεται, δυστυχώς, ότι ακόμα και στα ζητήματα, για τα οποία έχουν μεταβιβαστεί σχετικές αρμοδιότητες στην Αυτοδιοίκηση, δεν έχουν δοθεί ούτε οι πόροι ούτε τα μέσα ούτε το αναγκαίο ειδικευμένο προσωπικό. Και το αποτέλεσμα είναι γνωστό και δεν περιποιεί τιμή σε κανέναν. Η Κεντρική Διοίκηση δηλώνει ανεύθυνη, η Αυτοδιοίκηση παραμένει ουσιαστικά ανήμπορη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η οδική ασφάλεια, σε γενικές γραμμές, είναι σύστημα τεσσάρων παραγόντων:

1. Ο ανθρώπινος παράγοντας, που είναι και ο βασικότερος. Οφείλουμε να το πούμε με παρηφία αυτό. Υπάρχει ζήτημα κοινωνικού πολιτισμού, υπάρχει ζήτημα νοοτροπίας, υπάρχει ζήτημα ανευθυνότητας και ασυνειδησίας, που ορισμένοι το θεωρούν μαγκιά. Και αυτοί, αν δεν το καταλαβαίνουν, πρέπει να υποχρεωθούν να το καταλάβουν.

α)Ενα είναι περισσότερο από βέβαιο, ότι το περιβάλλον, στο οποίο κινείται ο οδηγός, επηρεάζει σοβαρά τη συμπεριφορά του. Και αυτό αφορά άμεσα το κράτος.

Οι περιστασιακοί και αποσπασματικοί έλεγχοι ενισχύουν απλώς την αναξιοπιστία των αρμόδιων υπηρεσιών.

Η πεποίθηση ότι η παρανομία δύσκολα εντοπίζεται και ακόμα πιο δύσκολα τιμωρείται, τροφοδοτεί την ασυδοσία.

Νόμοι, που εφαρμόζονται με αυστηρότητα για κάποιο χρονικό διάστημα και μετά βέβαια αγνοούνται, συμβάλλουν αρνητικά. Εθίζουν τον πολίτη στη μικροπαρανομία και, σταδιακά, τον ωθούν σε σοβαρότερες και επικινδυνότερες παραβάσεις.

Κρίσιμο στοιχείο, σε ό,τι αφορά τον ανθρώπινο παράγοντα, είναι η εκπαίδευση του οδηγού. Δυστυχώς, όμως, δεν είναι λίγες οι φορές που η εκπαίδευση υποκαθίσταται από τη μίζα, αφού τα διπλώματα οδήγησης μπορεί να πωλούνται και να αγοράζονται στα μικρομάγαζα του κατεστημένου. Δυστυχώς, αυτή είναι η πραγματικότητα.

Εξαιρετικά σοβαρό ζήτημα είναι η ακαταλληλότητα χιλιάδων οδηγών εξαιτίας σοβαρότατων λόγων, που έπρεπε να ελέγχονται αποτελεσματικά και όχι στα λόγια, στη θεωρία. Η κούραση, η χρήση ουσιών, και ιδίως οινοπνεύματος, τα προβλήματα όρασης είναι δυστυχώς συνηθισμένες αιτίες οδικών δυστυχημάτων. Και οι αιτίες αυτές πρέπει συστηματικά να ελέγχονται. Γι' αυτό ακριβώς ο σοβαρότερος παράγοντας, ο ανθρώπινος παράγοντας, εξαρτάται άμεσα από τον παράγοντα κράτος.

2. Η κατάσταση του οχήματος. Και αυτό αφορά τόσο τον τεχνικό έλεγχο πλαστικά, φρένα κ.λπ., όσο και τη φόρτωση. Υπάρχει και εδώ ζήτημα ευθύνης του καθενός και θέλω να το

τονίσω. Ποιος όμως μπορεί να αρνηθεί ότι η υποχρέωση ελέγχων ανήκει στο κράτος; Ποιος μπορεί να πει ότι υπάρχει επαρκής έλεγχος στους δρόμους σήμερα; Ποιος δεν ξέρει τι γίνεται στα Κ.Τ.Ε.Ο.;

3. Το οδικό δίκτυο, ο κακός φωτισμός, κακοτεχνίες, η έλλειψη συντήρησης, η ανυπαρξία στηθαίων, η ανύπαρκτη ή η κακή σήμανση.

Πολύ συνοπτικά θέλω να υπενθυμίσω ότι όλοι μας και πιο πολύ οι κατ' εξοχήν αρμόδιοι, ξέρουμε ότι στους δρόμους της χώρας υπάρχουν εκατοντάδες σημεία, που στην καθομιλουμένη τα αποκαλούμε «παγίδες», «σημεία -καρμανιόλες», «σημεία -λαιμητόμους».

Αφού ξέρουμε ότι εκεί σκοτώνεται κόσμος, δεν θα έπρεπε να δώσουμε προτεραιότητα στις αναγκαίες κατασκευές;

Και αφού ούτε αυτό γίνεται, γιατί να μην παίρνουμε όλα τα αναγκαία μέτρα για την αποτροπή των δυστυχημάτων;

Το γεγονός ότι η Ελλάδα είναι πρώτη μεταξύ των Δεκαπέντε στην ανθρωποθυσία της ασφάλτου δεν σας λέει τίποτα;

Το γεγονός ότι το οδικό δίκτυο της χώρας είναι δυσόμοιο φορές πιο επικίνδυνο από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο δεν συγκινεί κανέναν;

Η αλήθεια είναι ότι, μετά από τρία Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης, τα έργα που έχουν γίνει είναι ελάχιστα, είναι ασημάντα μπροστά στους πόρους και τα χρόνια που έφυγαν -και αυτό προπάντων στους περιφερειακούς δρόμους, που παραμένουν στις προδιαγραφές της δεκαετίας του '60.

Εξαιρετικά αποκαλυπτική είναι η περίπτωση της Π.Α.Θ.Ε.. Ενώ έπρεπε, όπως υποσχόταν η Κυβέρνηση, να ολοκληρωθεί το 2000 και να κοστίσει 500 δισεκατομμύρια, τελικά θα ξεπεράσει το 1 τρισεκατομμύριο και δεν θα ολοκληρωθεί πριν το 2010. Η αλήθεια είναι ότι κατασκευάζεται με τον ασύλληπτα αργό ρυθμό των τριάντα τριών χιλιομέτρων το χρόνο, ενώ τα πιο κρίσιμα τμήματά της -τα Τέμπη, ο Πλαταμώνας, ο Μαλιακός- μετατίθενται από χρόνο σε χρόνο. Και όμως η βελτίωση των οδικών δικτύων μπορεί να έχει σημαντικό ρόλο στην αναβάθμιση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, τόσο γιατί θα μειωθούν τα επικίνδυνα σημεία, όσο και γιατί μπορεί να επιφέρει αλλαγές στη συμπεριφορά των οδηγών.

Τέταρτος παράγοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ο έλεγχος του όλου συστήματος. Αυτό δεν αφορά μόνο το τμήμα της Τροχαίας, στο προσωπικό της οποίας, όπως επίσης και στο προσωπικό του Πυροσβεστικού Σώματος, του Ε.Κ.Α.Β., των νοσοκομείων, πρέπει όλοι να εκφράσουμε τις ευχαριστίες μας για το έργο που προσφέρουν.

Η αλήθεια είναι ότι το σύστημα παρουσιάζει πολλές και πολύ σοβαρές αδυναμίες, ιδίως μάλιστα στις υπηρεσίες χορήγησης διπλωμάτων οδήγησης, στα Κ.Τ.Ε.Ο., όπου οι έλεγχοι -όπως είπαμε- έχουν υποκατασταθεί από τη μίζα και οι ασυνείδητοι του κατεστημένου επιτρέπουν σε ασυνείδητους οδηγούς να γίνονται δολοφόνοι.

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, σύμφωνα με τα στοιχεία της ετήσιας έκθεσης του δικού τους Σώματος Επιθεωρητών Ελεγκτών, έχει μετατραπεί σε βασίλειο της διαφθοράς. Πλαστογραφίες, ψευδείς δηλώσεις, παραποιήσεις στοιχείων, χρηματισμός υπαλλήλων των Κ.Τ.Ε.Ο. είναι σύνηθες φαινόμενο.

Μελέτη του Ι.Ο.Β.Ε., που έγινε τον περασμένο χρόνο, επισημαίνει ότι περισσότερα από τα μισά φορτηγά, που κυκλοφορούν στην Ελλάδα, έχουν ηλικία άνω των είκοσι ετών. Περισσότερα από πενήντα χιλιάδες φορτηγά δεν περνούν από Κ.Τ.Ε.Ο.. Αν υποστούν έλεγχο, έχουν εύκολη τη λύση: 300 ευρώ πρόστιμο, παίρνουν το «ελευθέρας» και συνεχίζουν. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Το Σώμα Επιθεωρητών Εργασίας, το Σ.Ε.Π.Ε., έκανε ελέγχους σε φορτηγά αυτοκίνητα, που κινούνταν στο εθνικό οδικό δίκτυο, για πρώτη φορά τον περασμένο Μάρτιο. Οι μισοί από τους ελεγχθέντες δεν διέθεταν βιβλίο δρομολογίων και πάρα πολλοί είτε ήταν ανασφάλιστοι, είτε εργάζονταν πέρα από το προβλεπόμενο ωράριο, είτε δεν είχαν καν δίπλωμα οδήγησης. Οι ίδιοι οι οδηγοί των φορτηγών καταγγέλλουν ότι υποχρεώνονται πολλές φορές από τους ιδιοκτήτες να οδηγούν δεκαέξι μέχρι και είκοσι ώρες την ημέρα. Και όμως αυτός ήταν ο πρώτος και ο

τελευταίος έλεγχος που έκανε το Σ.Ε.Π.Ε..

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βασικός στόχος σε κάθε περίπτωση πρέπει να είναι η αποτροπή, η πρόληψη. Αυτή πρέπει να είναι η συστηματική επιδίωξη των ελέγχων, της επιτήρησης, της αστυνόμευσης, ακόμα και της καταστολής. Γι' αυτό είναι, πριν από όλα, ανάγκη να υπάρξει αυστηρό σύστημα ελέγχου για όλα. Ό,τι ισχύει να εφαρμόζεται -και να εφαρμόζεται από όλους. Ακόμα είναι ανάγκη να αναληφθούν πρόσθετες δράσεις, όπως η κυκλοφοριακή αγωγή, αλλά και οι αναγκαίες καμπάνιες.

Θέλω σε αυτό το σημείο, αφού συγχάρω όσους συστηματικά συμβάλλουν στην αντιμετώπιση του προβλήματος, να ζητήσω ακόμα μεγαλύτερη συνδρομή από τις εφημερίδες, από όλα τα έντυπα, από τους ραδιοφωνικούς και τηλεοπτικούς σταθμούς. Σημειώνω ότι, τη χρονιά που ανακηρύχθηκε σε έτος Ευρωπαϊκής Οδικής Ασφάλειας, είχαμε σημαντική μείωση δυστυχημάτων και θυμάτων στην ασφάλτο. Είναι φανερό όμως ότι δεν φτάνει να αφιερώσουμε κάποια χρονιά στη οδική ασφάλεια. Αυτό πρέπει να γίνεται κάθε χρόνο, κάθε μήνα, κάθε μέρα.

Ακόμα θέλω να υπογραμμίσω ότι κρίσιμο στοιχείο για την αντιμετώπιση των συνεπειών των οδικών δυστυχημάτων είναι η παροχή έγκαιρης περίθαλψης. Είναι, πριν από όλα, άμεσα επιβεβλημένη η αποτελεσματικότερη οργάνωση των Υπηρεσιών Άμεσης Βοήθειας, κυρίως του Ε.Κ.Α.Β.. Χρειάζεται όμως σύγχρονος εξοπλισμός, στελέχωση και ουσιαστικός εκσυγχρονισμός των μονάδων εντατικής θεραπείας, των Μ.Ε.Θ., που σήμερα, σε πάρα πολλές περιπτώσεις, αντιμετωπίζουν σοβαρές ελλείψεις και λειτουργικά προβλήματα. Αυτό αφορά όλα σχεδόν τα νοσοκομεία, ιδίως μάλιστα εκείνα που βρίσκονται στους νομούς, που τέμνονται από εθνικούς οδικούς άξονες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε κάθε περίπτωση δυστυχήματος βεβαίως ο λόγος πρωτίστως ανήκει στη Δικαιοσύνη. Εκεί δίδεται η απάντηση στο ερώτημα «Τις πταίει»; Πέρα από αυτό όμως υπάρχει ένα ευρύτερο, επιτακτικότερο ερώτημα. Είναι το ερώτημα: «Τι πταίει»; Και στο ερώτημα αυτό υποχρεούμαστε να απαντήσουμε εμείς, όλες και όλοι μαζί οι Βουλευτές, με συστηματική και υπεύθυνη έρευνα, με συναίσθηση ευθύνης και συνεκτικοποίηση του προβλήματος.

Δεν είναι μόνο ένα ελάχιστο μνημόσυνο στους αδικοχαμένους. Είναι χρέος μας απέναντι σε όλους τους πολίτες.

Λυπούμαι που άκουσα την Κυβέρνηση να μπαίνει μόνη της στη θέση του κατηγορούμενου και να αισθάνεται την ανάγκη να απολογηθεί. Δεν είναι αυτή η πρόθεσή μας, δεν είναι αυτή η δουλειά μας. Η στάση αυτή μόνο σύμπλεγμα ενοχής δείχνει. Εμείς καλούμε -και σας καλούμε όλους- να διερευνήσουμε σε βάθος ένα τεράστιο, ένα μείζον θέμα, που έχει καταντήσει μάλιστα. Δεν μπορεί να εθελουφλούμε, ούτε να παριστάνουμε ότι δεν τρέχει τίποτα ούτε να κρυβόμαστε πίσω από ελαφρές αποστροφές του τύπου «αυτά συμβαίνουν σε όλο τον κόσμο», γιατί είναι γνωστό ότι η κατάσταση στη χώρα μας είναι πάρα πολύ επιβαρημένη.

Με δυο λόγια, πρέπει να πούμε όλοι μαζί: «Δεν πάει άλλο». Γι' αυτό σας καλώ να συμφωνήσουμε στη συγκρότηση Ειδικής για το θέμα αυτό Εξεταστικής Επιτροπής.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Ο Υπουργός Δημοσίας Τάξης κ. Χρυσόχοϊδης έχει το λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΧΡΥΣΟΧΟΪΔΗΣ (Υπουργός Δημοσίας Τάξης): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η σημερινή συζήτηση γίνεται κάτω από τη σκιά ενός τραγικού ατυχήματος που κόστισε τη ζωή σε είκοσι ένα βλαστούς, που θρήνησε όλη η Ελλάδα κι έφερε για μια ακόμη φορά στο φως μ' αυτό το δραματικό τρόπο το θέμα της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας. Για μας δε, που είμαστε συντοπίτες των οικογενειών των θυμάτων, ο πόνος είναι ακόμη βαρύτερος αφού οι άνθρωποι αυτοί είναι γνωστοί μας, φίλοι μας και συμπολίτες μας.

Το θέμα της οδικής ασφάλειας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, απασχολεί όλες τις χώρες, μιας και κάθε χρόνο σε όλες τις χώρες χάνονται ανθρώπινες ζωές ή μένουν άνθρωποι ανάπηροι για όλη τους την ζωή, με τεράστια οικογενειακά και προσωπικά δράματα, όπως είπε ο κ. Καραμανλής προηγουμένως, και

βεβαίως πολύ μεγάλες οικονομικές επιβαρύνσεις στα ασφαλιστικά ταμεία και τον εθνικό προϋπολογισμό. Γι' αυτό αν κάποιος σοβαρός μελετητής αναλύσει και μελετήσει τι προσπάθειες έγιναν από κάθε χώρα για το ζήτημα της οδικής ασφάλειας, θα διαπιστώσει ότι εφαρμόστηκαν μια σειρά από ανεπιτυχή μέτρα, από ανεπιτυχή προγράμματα και τελικώς όλες οι χώρες κατέληξαν στη σύνταξη μακροπρόθεσμων προγραμμάτων, ολοκληρωμένων, με συγκεκριμένους στόχους, για να έχουν αποτελέσματα.

Στη χώρα μας μέχρι το 2000 δεν υπήρξε κάποιο ολοκληρωμένο σχέδιο για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής πραγματικά αναφέρει μια σειρά από σημαντικές προτάσεις. Όμως υπήρξε ένα πρόβλημα, κύριοι συνάδελφοι. Και το πρόβλημα ήταν ο συντονισμός μεταξύ όλων αυτών των Υπουργείων και φορέων που συμμετέχουν στο θέμα «οδική ασφάλεια». Ακριβώς γι' αυτόν το λόγο, ακριβώς γιατί υπήρχε το πρόβλημα του συντονισμού, προχωρήσαμε πλέον το 2000 στη σύσταση διυπουργικής επιτροπής, η οποία ενέταξε όλο το θέμα «οδική ασφάλεια» υπό τις αρμοδιότητές της. Η δεύτερη ενέργεια ήταν να οργανώσουμε και να συντάξουμε ένα πρόγραμμα, ένα στρατηγικό πρόγραμμα οδικής ασφάλειας για την επόμενη πενταετία, το στρατηγικό σχέδιο οδικής ασφάλειας 2001-2005. Συγκροτήθηκε, λοιπόν, η διυπουργική επιτροπή, εξασφαλίστηκαν οι χρηματοδοτήσεις για τις δράσεις που αναλήφθηκαν και τέθηκαν και ποσοτικοί στόχοι. Ο ποσοτικός στόχος ήταν η μείωση του αριθμού των νεκρών κατά 20% στην πενταετία 2001-2005.

Οι τέσσερις βασικές κατευθύνσεις του στρατηγικού σχεδίου ήταν τα ασφαλές οδικό περιβάλλον –δηλαδή, ο δρόμος- η ασφάλεια του χρήστη της οδού και το ασφαλές όχημα –ο οδηγός και το όχημά του- η αποτελεσματική αστυνόμευση για την οδική ασφάλεια και, τέλος, η αποτελεσματική αντιμετώπιση μετά το ατύχημα.

Θέλω να σας πω ότι όλη αυτή η προσπάθεια οδήγησε σε συγκεκριμένα αποτελέσματα, τα οποία μάλιστα ήταν θεαματικά. Και επειδή προηγουμένως ο κ. Καραμανλής μίλησε για ολοκληρωμένη προσπάθεια και συντονισμό –πολύ σωστά- το γνωρίζουν αυτό το σχέδιο οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, όταν στη Διαρκή Επιτροπή με δική τους αίτηση έγινε μια μεγάλη συζήτηση –και προς τιμήν τους- κι εκεί αναλύθηκε όλο αυτό το σχέδιο για την οδική ασφάλεια στη χώρα μας.

Θα αναφερθώ για λίγο στο Υπουργείο Δημοσίας Τάξης και στην Τροχαία. Δημιουργήθηκε μια βάση δεδομένων, ούτως ώστε να καταγράφουμε όλα τα στατιστικά στοιχεία για τα τροχαία ατυχήματα και γίνεται μια πλήρης επεξεργασία και ανάλυση. Βελτιώσαμε τις υπηρεσίες Τροχαίας και το σύστημα καταγραφής οδικών ατυχημάτων. Οργανώθηκε ένα ολοκληρωμένο σύστημα επιτήρησης. Επίσης, βελτιώθηκαν οι υπηρεσίες της Πυροσβεστικής. Ακόμα, τέθηκαν ποσοτικοί και ποιοτικοί στόχοι στο έργο της Τροχαίας για τις επικίνδυνες παραβάσεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χαρακτηριστικά θα σας αναφέρω τα εξής: Το 2000 βεβαιώθηκαν εκατόν εβδομήντα πέντε χιλιάδες εβδομήντα πέντε παραβάσεις ταχύτητας. Το 2001 οι ίδιες παραβάσεις έγιναν τριακόσιες δεκαέξι χιλιάδες. Το 2002 οι παραβάσεις ταχύτητας έγιναν 418.000. Σχετικά με τους ελέγχους για την οδήγηση υπό την επήρεια του αλκοόλ, είχαμε τριακόσιες εξήντα πέντε χιλιάδες ελέγχους το 2000, επτακόσιες δέκα χιλιάδες ελέγχους το 2001, ένα εκατομμύριο τριάντα τέσσερις χιλιάδες ελέγχους το 2002. Είδατε –όλοι κυκλοφορούμε στους δρόμους της Αθήνας- ότι το τελευταίο διάστημα όλοι σχεδόν πια οι δικυκλιστές κυκλοφορούν με κράνος.

Αυτά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι αποτελέσματα μιας συνεπούς προσπάθειας που γίνεται από τα όργανα της Τροχαίας με μια οργανωμένη προσπάθεια και πολιτική.

Επίσης, καταργήθηκε μια ντροπή, το σβήσιμο των κλήσεων, μια ιστορία φαυλότητας που κυριαρχούσε επί πολλά χρόνια. Αναδιοργανώσαμε όλες τις υπηρεσίες Τροχαίας της χώρας και τις εξοπλίσαμε με τα αναγκαία μέσα με ολοκλήρωση περιπολικά οχήματα, ανακριτικά, μοτοσυκλέτες, τζιπ, γερανοφόρα, συσκευές ανίχνευσης μέθης, υλικά επικοινωνίας. Αυτά είναι ορισμένα από τα μέσα που μπορώ να σας αναφέρω που προμη-

θεύτηκε η Τροχαία τα δυο τελευταία χρόνια και θα προμηθευτεί και τα επόμενα με αναφορά πάντα το Γ' Κοινωνικό Πλαίσιο Στήριξης.

Επίσης, γίνεται διαρκώς εκπαίδευση του προσωπικού, για να είναι αποτελεσματικό στους νέους τρόπους, στους μοντέρνους τρόπους αστυνόμευσης και στη χρήση της νέας τεχνολογίας. Αυτήν τη στιγμή εφαρμόζονται νέοι, μοντέρνοι τρόποι αστυνόμευσης κυρίως στο εθνικό δίκτυο με φωτογραφικά ραντάρ και αστυνόμευση με συμβατικά αυτοκίνητα.

Όλη αυτή η οργανωμένη προσπάθεια απέδωσε καρπούς. Οι δράσεις αυτού του πενταετούς στρατηγικού σχεδίου για την οδική ασφάλεια οδήγησαν στην επίτευξη των στόχων της πενταετίας μέσα στα δυο πρώτα χρόνια. Το 2001 και 2002 πετύχαμε μείωση των νεκρών που προβλεπόταν στην πενταετία περίπου πεντακόσιοι λιγότεροι νεκροί συμπολίτες μας και χιλιάδες λιγότεροι οι βαριά και ελαφρά τραυματίες. Πολιτική με αποτελέσματα που αφορά στη ζωή των συμπολιτών μας.

Είδα στο έντυπο, στο κείμενο που κατέθεσαν οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας ότι –μεταξύ των άλλων- ψεύγεται η Κυβέρνηση για πλημμελή αστυνόμευση.

Τα στοιχεία όμως σας διαψεύδουν –και όχι μόνο αυτό- κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Ακριβώς επειδή γνωρίζετε τα στοιχεία και γνωρίζετε και τα αποτελέσματα προσπαθήσατε να εμφανίσετε στη Βουλή το 2002 με κατηγορίες εναντίον μας και εναντίον μου ότι ασκούμε εισπρακτική πολιτική ενώ γνωρίζετε πολύ καλά κατ' αρχήν ότι αυτά τα έσοδα δεν πηγαίνουν στον κρατικό προϋπολογισμό, αλλά πηγαίνουν στους δήμους και τις κοινότητες της χώρας.

Έχουμε, λοιπόν, επτά ερωτήσεις συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας που κατηγορούν την Κυβέρνηση γιατί εντάθηκαν οι έλεγχοι της Τροχαίας. Επιτέλους αποφασίστε τι θέλετε. Και επειδή όπως είπα στην αρχή η συζήτηση γίνεται υπό τη σκιά ενός βαρύτατου, δραματικού, τραγικού γεγονότος, καλό θα είναι να είμαστε προσεκτικοί πάνω σε ένα μείζον θέμα κοινωνικό που αφορά στη ζωή των πολιτών και μας παρακολουθούν και οι πολίτες.

Αυτή είναι η συνεπής πολιτική που εφαρμόσαμε τα δύο τελευταία χρόνια χωρίς να υπολογίσουμε το όποιο κόστος. Και πρέπει να σας πω ότι και εγώ είχα πάρα πολλές αντιδράσεις σαν πολιτικός προϊστάμενος της Αστυνομίας και της Τροχαίας εξαιτίας αυτής της εμμονής να γίνουμε επιτέλους αυστηροί στην εφαρμογή των νόμων. Και εδώ αποδεικνύεται με πανηγυρικό τρόπο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι όλη αυτή η προσπάθεια που έγινε σήμερα με αφορμή το συγκεκριμένο γεγονός έγινε για συγκεκριμένους λόγους τους οποίους εσείς γνωρίζετε καλύτερα από μένα. Και νομίζω ότι αν θέλαμε πραγματικά ή αν θέλουμε στο μέλλον να συζητήσουμε σοβαρά το ζήτημα της οδικής ασφάλειας, καλό είναι να συνεδριάσει η αρμόδια Επιτροπή ή η Ολομέλεια και να ακούσουμε τις απόψεις σας, να διατυπώσετε τις προτάσεις σας, να συμπληρώσουμε και να βελτιώσουμε περαιτέρω το σχέδιο οδικής ασφάλειας το οποίο εξελίσσεται θετικά μέχρι στιγμής έτσι ώστε να πετύχουμε τον κοινό στόχο να χάνονται όσο το δυνατόν λιγότεροι άνθρωποι, το δυνατόν λιγότεροι συμπολίτες μας κάθε χρόνο στην ασφάλτο.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Ο Πρόεδρος του Συνταξισμίου της Αριστεράς και της Προόδου κ. Νικόλαος Κωνσταντόπουλος έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Συνταξισμού της Αριστεράς και της Προόδου): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο Συνταξισμός, όπως και η κ. Ξηροτύρη-Αικατερινάρη είπε προηγουμένως, θα ψηφίσει υπέρ της συγκρότησης της εξεταστικής επιτροπής. Το θεωρούμε ελάχιστο χρέος απέναντι στις οικογένειες των θυμάτων, ενός τόσο τραγικού δυστυχήματος. Και θα ψηφίσουμε υπέρ, όχι για να καταγγείλουμε ως ένοχη για το δυστύχημα την Κυβέρνηση, αλλά για να διαπιστώσουμε πολιτικά, ποιες οι αιτίες και ποια ταφάλματα που οδηγούν σε αυτές τις τραγωδίες.

Η άρνηση της Κυβέρνησης να αποδεχτεί την πρόταση μου είναι ακατανόητη. Σε μια εποχή κρίσης της αξιοπιστίας της

πολιτικής, η Βουλή των Ελλήνων, κατά τη γνώμη μου, θα έπρεπε ομόφωνα να αποφασίσει τη συγκρότηση εξεταστικής επιτροπής. Αυτό θα έδινε ένα μήνυμα προς τους πολίτες ότι μπορούν να ελπίζουν, ότι το κράτος, η Κυβέρνηση, τα κόμματα, δεν αποτελούν έναν κόσμο κλειστό, αποκομμένο από τις δικές τους αγωνίες, από τα δικά τους προβλήματα, από τα δικά τους βάσανα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εάν εξετάζουμε με πολιτικούς όρους σοβαρά ζητήματα του δημόσιου βίου της χώρας περιρρίζουμε τα περιθώρια να ακούγονται εδώ στη Βουλή ή και ενώπιον της κοινωνίας προκλητικές ρήσεις, που επιχειρούν δήθεν να δώσουν εξήγηση γι' αυτά τα μεγάλα προβλήματα. Αν συστηματικά εξετάζαμε τα προβλήματα του χρηματιστηρίου, δεν θα ερχόταν εδώ η άποψη εκείνη, που λέει ότι στο χρηματιστήριο, ό,τι συνέβη, ήταν «ιστορικό ατύχημα»!

Και αν εξετάζουμε συστηματικά μεγάλες τραγωδίες που αναστατώνουν το δημόσιο βίο της χώρας, δεν θα υπάρχει περιθώριο να ακούγονται απόψεις, σαν αυτές που λένε η «κακιά ώρα», το «μοιραίο», το «τυχαίο», γιατί στην πολιτική δεν υπάρχουν μοιραία και τυχαία ούτε και κακές στιγμές. Πολύ περισσότερο δεν υπάρχουν «ιστορικά ατυχήματα», τα οποία να δικαιολογούν, προκλητικές πολιτικές, λαθεμένες και επιζήμιες.

Ακούγοντας και τους δύο εκπροσώπους των δύο μεγάλων κομμάτων, της Κυβέρνησης και της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης σχημάτισα την εντύπωση ότι και σ' αυτό το θέμα είναι κομμένα και ραμμένα τα επιχειρήματα στο πατρών της πόλωσης. Κοπτική και ραπτική, κατά την τεχνική της πόλωσης. Η Κυβέρνηση από τη μια, η Αξιωματική Αντιπολίτευση από την άλλη.

Εμείς είμαστε αντίθετοι με την ολοφάνερη αυτή προσπάθεια τεχνητής πόλωσης. Μπορεί, ενόψει επικείμενων εκλογών, να την επιδιώκετε και οι δυο σας, αλλά τα προβλήματα είναι σοβαρά και δεν αντιμετωπίζονται μ' αυτήν τη νοοτροπία. Δεν είναι ηλίθιοι οι Έλληνες και δεν είστε εσείς, των δύο μεγάλων κομμάτων, οι πιο έξυπνοι ώστε να τους κοροϊδεύετε.

Αν θέλετε να κουβεντιάσουμε με πολιτικούς όρους, θα συζητήσουμε για τις αιτίες που διαμορφώνουν τέτοιες τραγωδίες. Δεν πρόκειται, λοιπόν, εμείς να παρακολουθήσουμε αυτήν τη συζήτηση, αυτήν την «κοκορομαχία», ούτε πρόκειται να χάσουμε τη νηφαλιότητά μας. Πρέπει να συγκροτηθεί, κατά την άποψή μας η εξεταστική επιτροπή, γιατί τα προβλήματα, οι ελλείψεις και οι παραλείψεις, που οδηγούν σε τέτοια ατυχήματα, είναι οι όψεις μιας Ελλάδας, για την οποία έχετε ευθύνη και οι δύο. Είναι οι όψεις της Ελλάδας που φτιάξατε, ως ισχυρές μονοκομματικές κυβερνήσεις. Είναι οι όψεις της Ελλάδας, που πληγώθηκε από τα δικά σας λάθη και από τις δικές σας επιλογές.

Όταν βυθίστηκε το «Σάμινα» και ο κύριος Πρωθυπουργός είπε «αυτή είναι η Ελλάδα», τότε του υπενθύμισα ότι, αν αυτή είναι η Ελλάδα, τότε είναι έργο των χειρών σας και δεν είναι άλλοθι, για την ανευθυνότητά σας.

Τα λέω αυτά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γιατί ακόμα και όταν συμβαίνουν δραματικά γεγονότα που αφανίζουν ανθρώπινες ζωές και ρημάζουν ολόκληρες περιοχές, το σύστημα διακυβέρνησης της χώρας μας δεν είναι σε θέση να λειτουργήσει με αξιοπιστία και αμεσότητα. Μετά την έκφραση της ομόθυμης λύπης, μετά τις βαρύγδουπες απειλές ότι το μαχαίρι θα φθάσει στο κόκαλο, ακολουθεί η χρονοβόρα διαδικασία, που από τα πράγματα συντηρεί την ανευθυνότητα και αναφέρει κάθε έννοια ευθύνης, πολιτικής και κοινωνικής. Όταν έγιναν οι σεισμοί εδώ στην Αθήνα και έσπειραν την καταστροφή και το θάνατο, ακούστηκαν διαβεβαιώσεις για δραστικούς, άμεσους διοικητικούς και δικαστικούς ελέγχους. Ε, λοιπόν, ακόμα και σήμερα οι διαδικασίες δεν έχουν ολοκληρωθεί. Τι κι αν εδώ ακούστηκαν αυτές οι διαβεβαιώσεις. Όταν βυθίστηκε το «Σάμινα» και πνίγηκαν ογδόντα επτά ψυχές, πάλι περίσσεψαν οι δεσμεύσεις, για καταλογισμό ευθυνών και έρευνα σε όλους τους τομείς. Ε, λοιπόν, οι διαδικασίες δεν έχουν ολοκληρωθεί μέχρι και σήμερα. Κι όμως εδώ επιώθηκαν αυτά τα βαρύγδουπα. Η κοινωνία ευλόγως διερωτάται: τι συμβαίνει και δεν υπάρχει απάντηση σ' εκείνα τα οποία βασανίζουν την καθημερινότητα των πολιτών;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το μαχαίρι δεν φθάνει ποτέ

στο κόκαλο και γιατί το κόκαλο είναι σάπιο και γιατί το μαχαίρι είναι χάρτινο.

Να σας θυμίσω ορισμένα πράγματα για να μην τα ξεχνάμε:

Στη Μαλακάσα έπρεπε να γίνουν οι κατολισθήσεις, που κόστισαν και χρόνο και χρήμα, για να αποκαλυφθεί τι; Ότι δεν υπήρχαν οι αντίστοιχες μελέτες.

Στο δρόμο Αθήνας-Τρίπολης-Καλαμάτας έπρεπε να συντελεστούν οι καταστροφές, που συντελέστηκαν, για να αποκαλυφθεί και πάλι ότι οι μελέτες είχαν αυθαίρετα τροποποιηθεί ή ότι δεν υπήρχαν οι μελέτες που χρειαζόντουσαν, μετά απ' αυτήν την τροποποίηση.

Στην Αττική Οδό, στη Δουκίσσης Πλακεντίας, έπρεπε να ανοίξει ο «κρατήρας» από την καθίζηση, για να αποκαλυφθεί ότι δεν υπήρχε η αντίστοιχη μελέτη και ότι ήταν πρόχειρος ο σχεδιασμός της μεταφοράς και της μεταβολής της γραμμής.

Στα Τέμπη έπρεπε να «θερίσει» ο θάνατος είκοσι μία νέες ζωές, για να αποκαλυφθεί τι; Ότι οι νόμοι που υπήρχαν, για τους ελέγχους ήταν «λευκοί», «χάρτινοι», δεν εφαρμόζονταν και ότι στην πράξη οι πολυπρόσωπες επιτροπές, που είχαν συγκροτηθεί, ήταν ανενεργές και πολλοί δε γνώριζαν καν ότι έχουν κι αυτές τις αρμοδιότητες.

Να πω και κάτι ακόμα; Τρία ελικόπτερα του ΕΚΑΒ έχουν πέσει κι έχουν χαθεί δεκατέσσερις άνθρωποι. Έχει δοθεί το πόρισμα του δεύτερου ατυχήματος; Όχι. Έχει αποδοθεί καμία ευθύνη; Όχι. Αυτό εισπράττει ο πολίτης. Ο πολίτης εισπράττει το πικρό και εξοργιστικό αίσθημα ότι δεν υπάρχει άμεση και αξιόπιστη διερεύνηση τέτοιων τραγικών περιστατικών, ότι δεν υπάρχει στοιχειώδης απόδοση ευθυνών.

Δεν μιλάμε για εκείνον ο οποίος είναι ο υπόδικος ενώπιον της δικαιοσύνης. Μιλάμε για τα λάθη, τις παραλείψεις, τα σφάλματα και τις αυθαιρεσίες, που πολλές φορές «ανοίγουν τις τρύπες», για να περνάει η προσωπική και εγκληματική ανευθυνότητα του οποιουδήποτε υπαίτιων ενώπιον των δικαστηρίων.

Έτσι όπως οργανώνονται οι μεγάλες πόλεις, δεν είναι καθημερινό βίωμα όλων μας, ότι μέσα σε πολυκατοικίες, σε πολυσύχναστες συνοικίες, έχουμε βενζινάδικα χωρίς να τηρούνται οι αντίστοιχες προδιαγραφές ασφαλείας και χωρίς να υπάρχουν οι αντίστοιχοι έλεγχοι; Να γιατί ο πολίτης, μέσα από αυτό το δυσάρεστο αίσθημα της ανευθυνότητας, διαμορφώνει και μία επίσης μεγάλη ανησυχία και ανασφάλεια για τη ζωή του.

Το λέω αυτό διότι από το 1998 μέχρι το 2003 στα Τέμπη έχουν γίνει πενήντα ατυχήματα με σαράντα δύο νεκρούς. Μόνο σε δύο απ' αυτά είναι είκοσι οκτώ οι νεκροί, δηλαδή πάνω από το 65% του συνόλου των νεκρών. Δεν έπρεπε εκεί να υπάρχουν πρόσθετες διασφαλίσεις; Δεν έπρεπε εκεί όλα αυτά τα μέτρα, τα οποία κατά καιρούς έχουν εξαγγελθεί, να είναι αποτελεσματικά; Δεν έπρεπε εκεί να είναι παρούσα η πολιτεία, έτσι ώστε να περιορίζει τον ενδεχόμενο κίνδυνο;

Η οδήγηση στηρίζεται στην αρχή της επικινδυνότητας και στην αρχή της εμπιστοσύνης, αλλά η αρχή της εμπιστοσύνης λέει ότι και ο άλλος θα προσέχει όσο ο ίδιος και η πολιτεία θα φροντίζει όσο θα έπρεπε να φροντίζει. Η αρχή της εμπιστοσύνης που έχει ο πολίτης έναντι της πολιτείας δεν πληρούται και αυτό είναι το πρόβλημα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το έργο των Τεμπών αφέθηκε να γίνει αργότερα, λόγω τεχνικών και γεωλογικών προβλημάτων. Ήταν πολιτική επιλογή να μη γίνει με κρατική χρηματοδότηση, αλλά να καταταγεί στα έργα εκείνα, που θα γίνονταν με ιδιωτική χρηματοδότηση και με αποπληρωμή μέσω των διόδων.

Το ερώτημα είναι συγκεκριμένο και αμελίκτο: Ποιες σκοπιμότητες επέβαλαν το διαχωρισμό του έργου των Τεμπών σε σιδηροδρομικό και το 1994 σε οδικό; Το έργο χωρίστηκε στα δύο. Για έργο της ίδιας σημασίας και των ίδιων τεχνικών δυσκολιών, στην Κακιά Σκάλα, επελέγη μία ενιαία μελέτη και μία εργολαβία, με κρατική χρηματοδότηση.

Ρωτάω, λοιπόν, κι εγώ: Γιατί δύο μέτρα και δύο σταθμά; Γιατί αυτό, που απορρίφθηκε στα Τέμπη ότι δεν ήταν ορθολογικό, από τεχνικής και από χρηματοδοτικής και χρηματοοικονομικής σκοπιάς, στην Κακιά Σκάλα επελέγη, ως το ιδανικό και το άριστο; Θέλω μία πολιτική εξήγηση.

Σήμερα, το έργο στα Τέμπη βρίσκεται υπό δημοπράτηση,

σχεδιάζεται να αρχίσει το πρώτο εξάμηνο του 2004 και να τελειώσει το 2008. Μέχρι τότε, η ανασφάλεια θα υπάρχει, όπως και η επικινδυνότητα.

Ο δρόμος Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Ευζώνων ξεκίνησε το 1988 και έως το 2002 έχουν παραδοθεί τετρακόσια εξήντα ένα χιλιόμετρα, σε σύνολο επτακοσίων εβδομήντα επτά χιλιομέτρων. Μέχρι τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, αν όλα πάνε καλά, θα έχει παραδοθεί το 62% του έργου, του βασικού και κεντρικού άξονα της χώρας.

Η πορεία αυτού του δρόμου είναι ο «καθρέπτης» του τρόπου με τον οποίο γίνονται τα δημόσια έργα στη χώρα μας. Είναι η «ακτινογραφία» των αντινομιών του πολιτικού μας συστήματος, της διαπλοκής στο χώρο των μεγάλων έργων, αλλά και της εκάστοτε κυβερνητικής αδυναμίας να οργανώσει και να ελέγξει αυτό το χώρο με σύγχρονα και αποτελεσματικά μέσα. Ξεκίνησε με δημοπρατήσεις των τριών και των πέντε χιλιομέτρων, προχώρησε, όσο προχωρούσε και η γιγάντωση των κατασκευαστικών εταιρειών, σε πέντε με δέκα χιλιόμετρα δημοπρατήσεις και φθάσαμε σήμερα σε δημοπρατήσεις ογδόντα και εκατό χιλιομέτρων.

Παλαιότερα, είχαν οι κυβερνήσεις την ευχέρεια να καθορίζουν τους όρους του παιχνιδιού. Σήμερα, σ' αυτόν τον τομέα των μεγάλων έργων, εκείνοι που καθορίζουν τους όρους του παιχνιδιού είναι οι μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες. Όλοι γνωρίζουμε ότι σ' αυτά τα μεγάλα κατασκευαστικά έργα, στις προμήθειες και στα μέσα ενημέρωσης, είναι που πρέπει να ανιχνεύσουμε πολιτικά όλα εκείνα, τα οποία επισημαίνουμε όλοι ως διαπλοκή, διάβρωση και διαφθορά.

Η κ. Παπανδρόου, ως αρμόδια Υπουργός, αμέσως μετά απ' αυτό το συγκεκριμένο τραγικό συμβάν, είπε ότι «απέχουμε πολύ από το να έχουμε ένα ολοκληρωμένο, σύγχρονο δίκτυο υποδομών». Δεν είχαμε στη διάθεσή μας, όμως, δύο Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης, για να εξασφαλίσουμε αυτές τις υποδομές; Δεν έπρεπε, κατά προτεραιότητα, να εξασφαλίσουμε αυτές τις υποδομές; Είμαστε τόσο ισχυροί, λοιπόν, παρά το γεγονός ότι «απέχουμε πολύ από το να έχουμε ένα ολοκληρωμένο σύγχρονο δίκτυο υποδομών», είμαστε τόσο ισχυροί, ώστε να χαρίζουμε και λεφτά, διότι δεν τα ζητάμε, όπως έγινε με το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης;

Αυτές είναι οι πολιτικές ανακολουθίες. Μία νηφάλια επιτροπή της Βουλής θα φέρει και τη Βουλή πιο κοντά στο κοινό αίσθημα, θα θωρακίσει το πολιτικό σύστημα και, σε τελευταία ανάλυση, θα αποεμπλέξει όλη την πολιτική αντιπαράθεση και το δημοκρατικό διάλογο απ' αυτήν την κακοστημένη σκηνογραφία, η κάθε κυβέρνηση να θεωρεί ότι όλα τα έχει καλώς κειμένα και η κάθε αξιωματική αντιπολίτευση να θεωρεί ότι για όλα φταίει η κυβέρνηση και αρκεί να έρθει στη θέση της για να λυτρωθούν τα πάντα!

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Προέδρου του Συνασπισμού της Αριστεράς και της Προόδου)

Πρέπει να υπάρχει δημοκρατικός πολιτικός διάλογος για προβλήματα που αφορούν στην καθημερινότητα της ζωής μας, για να μη μιλάμε για ιστορικά ατυχήματα ούτε για κακές στιγμές!

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμώνης) : Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χρίστος Βερελής έχει το λόγο.

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, βρισκόμαστε σ' αυτήν την Αίθουσα σήμερα κάτω από το βάρος ενός τραγικού ατυχήματος και οφείλουμε να έχουμε ένα επίπεδο δημόσιου διαλόγου αντίστοιχο με τη μεγάλη σοβαρότητα αυτού του θέματος.

Έτσι, πρέπει να πω ότι δεν αισθάνομαι ότι βρίσκομαι σε «κορονομαχία». Αισθάνομαι ότι βρισκόμαστε απέναντι σε ένα εξαιρετικά σοβαρό ζήτημα και γι' αυτό πρέπει να τοποθετηθούμε και να πούμε τι έχει γίνει, ποιος το έχει κάνει και τι μπορεί να γίνει ακόμη.

Τις πταίει, λοιπόν, και τι πταίει; Η Βουλή είχε κάνει μία επιτροπή, η οποία έβγαλε ένα πόρισμα το 1996. Σήμερα, μπορούμε να δούμε τι έχει εφαρμοστεί απ' αυτό το πόρισμα. Πρέπει να σας πω ότι το σύνολο όσων προτάθηκαν απ' αυτήν την επιτρο-

πή σε ό,τι αφορά θέματα νομοθεσίας και θεσμικής λειτουργίας, έχει γίνει.

Θέλω πολύ σύντομα να σας αναφέρω μία σειρά από θέματα τα οποία έχουν να κάνουν με το Υπουργείο Μεταφορών, με την οδική ασφάλεια, με τους αριθμούς των θυμάτων που είναι και ο τελικός μας σκοπός. Το είπε προηγουμένως και ο συνάδελφος κ. Χρυσόχοιδης.

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

Εμένα θα μου επιτρέψετε να πω πάρα πολύ σύντομα ότι επί πέντε συνεχή χρόνια στη χώρα μας έχουμε μείωση των αριθμών των νεκρών και των βαριά τραυματιών. Το 1999 η μείωση ήταν μόλις 2%, υπήρξε όμως μείωση, το 2000 ήταν 5%, το 2001 ήταν 15%, το 2002 ήταν πάλι 15%. Νομίζω ότι θα είναι εξαιρετικά χρήσιμο για όλους σ' αυτήν την Αίθουσα να παρακολουθήσουν αυτά τα στοιχεία και από την έκδοση της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας και Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Θα είναι στη διάθεσή σας.

Αναμφισβήτητα υπάρχουν θέματα τα οποία αφορούν τη λειτουργία γενικότερα. Ο γενικότερος όμως αφορισμός πιστεύω ότι δεν βοηθάει, ούτε βοηθάει το να μοιράζουμε συγχωροχάρτια από εδώ ή από κει σε όποιους έχουν, ανάλογα με το επίπεδο που κινούνται και ανάλογα με την ευθύνη τους, να κάνουν πράγματα για το συγκεκριμένο αυτό θέμα.

Άκουσα για παράδειγμα –και νομίζω ότι δεν είναι σωστό– ότι δεν ασκούνται αρμοδιότητες που έχουν διάφορα επίπεδα εξουσίας, αλλά πρέπει να τους συγχωρέσουμε, γιατί δεν έχουν τα μέσα ή δεν έχουν το προσωπικό για να το κάνουν. Την ίδια στιγμή, όπως θα σας πω στη συνέχεια, αντίστοιχοι φορείς, γειτονικοί με τους προηγούμενους, κάνουν τη δουλειά τους με τα μέσα που έχουν και με τις δυνατότητες που έχουν. Αν εμείς εκπέμψουμε από δω ένα σύνθημα ότι οι πάντες είναι δικαιολογημένοι, πλην του κεντρικού επιπέδου εξουσίας, νομίζω ότι δίνουμε ένα πολύ λανθασμένο σύνθημα και κάνουμε μια πολύ κακή παιδεία σε όλους αυτούς οι οποίοι έχουν υποχρεώσεις.

Θα ξεκινήσω από το θέμα των ΚΤΕΟ, τα οποία εδώ και πεντέμισι περίπου χρόνια ανήκουν στις νομαρχίες. Υπάρχει διαφθορά στα ΚΤΕΟ, την οποία διαφθορά προσπαθούμε καθημερινά να την πατάσουμε. Πώς γίνεται αυτό; Αυτό γίνεται με το Σώμα Επιθεωρητών που ανήκει στο κεντρικό Υπουργείο.

Αναφέρθηκε ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας προηγουμένως –και μου έκανε εντύπωση– στην έκθεση του Υπουργείου Μεταφορών. Πραγματικά κάνουμε περίπου χίλιους ελέγχους το χρόνο. Απ' αυτούς το 2002 αποστείλαμε διακόσιες σαράντα περιπτώσεις στον εισαγγελέα. Αυτές οι διακόσιες σαράντα περιπτώσεις κατά 80% αφορούσαν φορείς της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης. Δεν μπορεί να γίνεται μια σύγχυση και να λέμε «το ίδιο το Υπουργείο Μεταφορών παραδέχεται...» Βεβαίως αυτή είναι η δουλειά του. Να βρίσκει τι φταίει. Και όταν γίνεται αυτή η αποκάλυψη και όταν στέλνονται στον εισαγγελέα οι αντίστοιχοι, οφείλουμε να μην κλείνουμε τα μάτια. Άσχετα αν αυτό το επίπεδο εξουσίας πολλές φορές δρα κάτω από την κάλυψη και το μανδύα διαφόρων άλλων επιπέδων εξουσίας.

Θα σας δώσω μόνο ένα παράδειγμα. Τα περίφημα μικτά κλιμάκια, τα οποία θεσπίστηκαν ήδη από το 2000, έχουν ευρύτατες αρμοδιότητες. Συμμετέχουν σε αυτά μηχανολόγοι των υπηρεσιών, τροχονόμοι, υπάλληλοι των ΣΔΟΕ, υπάλληλοι του Γενικού Χημείου του Κράτους. Ο έλεγχος ο οποίος μπορεί να γίνει είναι βαθύτατος και εμπειριστατικός. Έχουν αρμοδιότητες και εξουσία να σταματήσουν και να ακινητοποιήσουν αυτοκίνητα, να ελέγξουν τα φρένα, τα λάστιχα, τον τρόπο με τον οποίο έγινε η φόρτωση, τα παραστατικά που συνοδεύουν το αυτοκίνητο, αν είναι νόμιμη η μεταφορά ή όχι, τα ωράρια του οδηγού, αν το αυτοκίνητο έχει κόφτη ή αν έχει πειράξει τον κόφτη ο οδηγός ή η εταιρεία που διαθέτει το όχημα, αν έχει ταχογράφο ή αν έχει πειράξει τον ταχογράφο, να ζυγίσουν το υπέρβαρο.

Όταν υπάρχουν νομαρχίες οι οποίες στο διάστημα που θεσπίστηκαν και λειτουργήσαν τα κλιμάκια αυτά έχουν κάνει εκατοντάδες ελέγχους και άλλες νομαρχίες δεν έχουν κάνει ούτε έναν έλεγχο, κάτι συμβαίνει. Δεν μπορούμε να λέμε τόσο άνετα ότι φταίει το ότι δεν έχουν προσωπικό. Δεν ξέρω αν φταί

ει το γεγονός ότι έγιναν τον Οκτώβριο του 2002 νομαρχιακές εκλογές και δεν θέλαμε να ενοχλήσουμε κανέναν. Σ' αυτήν την Αίθουσα είμαστε για να πούμε αυτά τα πράγματα και πρέπει να τα πούμε.

Θεσπίσαμε την ίδρυση ιδιωτικών ΚΤΕΟ. Έχουμε δώσει ήδη τις πρώτες άδειες. Υπάρχει ένα θέμα εκπαίδευσης, υπάρχει ένα θέμα παιδείας, υπάρχει μια γενιά η οποία θεωρεί ότι το αυτοκίνητο είναι προέκταση επιθετικών διαθέσεων, ότι είναι μέσο επίδειξης, ότι δεν είναι ένα εργαλείο για να πάμε στη δουλειά μας.

Ευτυχώς η γενιά που τα θεωρεί αυτά αποχωρεί σιγά-σιγά. Είναι οι περισσότεροι από μας σ' αυτήν τη γενιά. Πρέπει να μπορούμε στις νέες ηλικίες και να επενδύσουμε συστηματικά από την αρχή, προκειμένου τα παιδιά τα οποία μεγαλώνουν σε έναν κόσμο ο οποίος είναι συνδεδεμένος άρρηκτα με τα κυκλοφορικά προβλήματα να έχουν την κατάλληλη παιδεία.

Κάναμε μία μεγάλη επένδυση γι' αυτό. Κάνουμε εκατόν τριάντα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής σε όλη τη χώρα και υπάρχουν δήμοι οι οποίοι με ευθύνη λειτουργούν τα πάρκα αυτά, όπου καθημερινά πηγαίνουν εκεί σχολεία και ανάμεσα στο παιχνίδι και στη μάθηση βάζουν μέσα στο μυαλό του παιδιού σταθερά ότι πρέπει να προσέχει και ότι υπάρχουν κανόνες σε αυτό το παιχνίδι που λέγεται κυκλοφορία και οδήγηση αυτοκινήτου που μπορούν να σώσουν τη ζωή του.

Υπάρχουν μία σειρά από άλλα μέτρα τα οποία πάρθηκαν. Θα σας πω μέτρα τα οποία θεωρώ σημαντικά. Μειώθηκε το επίπεδο του επιτρεπόμενου ορίου αλκοόλ στο αίμα από 0,5 στο 0,2 για όλες τις ειδικές ομάδες οδηγών. Φορτηγά, λεωφορεία, οχήματα μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων για νέους οδηγούς κατόχους άδειας για λιγότερο από δύο χρόνια. Προωθήσαμε νομοθεσία για την εφαρμογή επανεξέτασης του 5%, αυτό που επιτυγχάνουν στις εξετάσεις. Καθιερώσαμε δειγματοληπτικούς ελέγχους επαγγελματικών αυτοκινήτων. Υπάρχει νομοθεσία του 2000 και του 2001 και σας είπα ποιοι είναι αυτοί οι οποίοι μπορούν να κάνουν τους ελέγχους αυτούς.

Υπάρχουν στοιχεία τα οποία σας καταθέτω εδώ και δεν νομίζω ότι θα πρέπει να συνεχίσω να σας αναφέρω μέτρα τα οποία έχουν παρθεί. Υπάρχουν μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας των φορτηγών αυτοκινήτων. Θεσπίστηκαν για πρώτη φορά το 1999. Το 2000 επεκτείναμε τα ωράρια. Φέτος επεκτείναμε και γεωγραφικά και τα ωράρια ακόμη περισσότερο.

Υπάρχουν μέτρα για τα λεωφορεία. Για πρώτη φορά μπήκε όριο ηλικίας στους οδηγούς, το εξηκοστό πέμπτο με μεγάλη αντίδραση. Καταλαβαίνω τα προβλήματα τα οποία υπάρχουν. Για πρώτη φορά βάλαμε ανώτατο όριο ηλικίας στα λεωφορεία. Για πρώτη φορά δώσαμε ενίσχυση στα ΚΤΕΛ, προκειμένου να αντικαταστήσουν τα λεωφορεία. Καθιερώσαμε την τοποθέτηση ζωνών ασφαλείας σε όλα τα καθίσματα. Όλα αυτά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι μέτρα τα οποία λαμβάνονται. Υπάρχει θεσμικό πλαίσιο. Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας προβλέπει πράγματα στη συγκεκριμένη περίπτωση και όσον αφορά τις αναφορές οι οποίες υπάρχουν, γνωρίζετε ότι υπήρχε μία σύμπτωση πολλών παραγόντων που έκαναν αυτήν την ιστορία εξαιρετικά επικίνδυνη. Υπέρβαρο, υπερβολική ταχύτητα, λάθος φόρτωση, ταχογράφος, κόπτης και μία σειρά από άλλα γεγονότα.

Νομίζω ότι οι έλεγχοι προφανώς είναι αυτοί οι οποίοι περιορίζουν. Η αστυνόμευση είναι αυτή η οποία έχει βοηθήσει στο να έχουμε αυτήν τη σημαντική μείωση την οποία σας ανέφερα. Το θεσμικό πλαίσιο διαρκώς ανανεώνεται και είμαστε η μόνη χώρα, η πρώτη η οποία έχει ενσωματώσει την οδηγία που υπάρχει για τα φορτηγά αυτοκίνητα -και η οποία είναι πρόσφατη- στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Και έχουμε ενσωματώσει και την οδηγία που υπάρχει για τα λεωφορεία.

Αυτό το οποίο δεν θα καταφέρουμε να κάνουμε είναι να μεταδώσουμε το αίσθημα της ευθύνης προσωπικά σε όλους όσους ασχολούνται με το θέμα αυτό, εάν στην κουβέντα που κάνουμε σήμερα θεωρήσουμε ότι υπάρχει μόνο σε ένα επίπεδο ευθύνης και όλοι οι άλλοι είναι ανεύθυνοι. Οι πάντες ευθύνονται, από τον τελευταίο οδηγό μέχρι εμάς που είμαστε σε αυτήν την Αίθουσα. Αυτό πιστεύω ότι είναι το μήνυμα που πρέπει να εκπέμψουμε και τότε πιστεύω ότι θα κάνουμε ένα δημόσιο διάλογο ο οποίος

θα είναι αντάξιος της σοβαρότητας του θέματος αυτού.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

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

ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΠΟΥΡΙΔΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, άκουσα με ιδιαίτερη προσοχή και τον κ. Μαντέλη και τους κυρίους Χρυσόχοϊδη και Βερελή. Ομολογώ ότι αυτήν τη στιγμή δεν κατανοώ εάν ο κ. Μαντέλης βρέθηκε εκτός κυβερνητικής γραμμής ή οι Υπουργοί εκτός κοινοτικής γραμμής. Άρα μπορούμε ακόμη να ελπίζουμε ότι το αίτημά μας, το αίτημα της Νέας Δημοκρατίας για σύσταση εξεταστικής επιτροπής, θα γίνει αποδεκτό από την κυβερνητική Πλειοψηφία.

Εμείς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν καταλογίζουμε στην Κυβέρνηση τις ευθύνες που ενδεχομένως έχει ο οδηγός μιας νταλίκας. Ούτε μιλήσαμε για κοινοτικές ή πολιτικές ευθύνες. Ζητήσαμε -και αυτό είναι χρέος μας- να συσταθεί μία εξεταστική επιτροπή για να εξετάσει ένα ειδικό ζήτημα δημοσίου ενδιαφέροντος. Και αυτό το οποίο συμβαίνει στους δρόμους της χώρας, είναι ζήτημα ειδικού ενδιαφέροντος.

Δεν μπορεί να κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας, όταν όλοι οι παράγοντες, οι οποίοι συναποτελούν τη συνισταμένη του προβλήματος της ειδικής ασφάλειας δημιουργούν ιδιαίτερα ζητήματα και ιδιαίτερα ερωτήματα που πρέπει να απαντηθούν.

Μιλήσαμε για τον ανθρώπινο παράγοντα, μιλήσαμε για τα οχήματα, για τους δρόμους, για την οδική υποδομή γενικότερα, για τον έλεγχο του όλου συστήματος -είναι πολλά και μεγάλα τα ζητήματα αυτά- και λυπούμαι που κάποιοι επιχειρήσαν εδώ να αυτοενοχοποιηθούν. Αυτό επεχείρησε ο κ. Μαντέλης.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΤΕΛΗΣ: Αναγνωρίζετε πολιτικές ευθύνες ή δεν αναγνωρίζετε; Ποια είναι η στάση σας; Μπορούμε να την ξέρουμε πολύ απλά;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Κύριε συνάδελφε, δεν χρειάζονται οι διακοπές. Αφήστε να κυλήσει ομαλά η συζήτηση.

ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΠΟΥΡΙΔΗΣ: Εκείνο το οποίο πρέπει να αποδεχθούμε είναι ότι τροχαία πάντα γίνονταν, γίνονται και θα συνεχίσουν να γίνονται. Είναι σημαντικό, λοιπόν, να εξετάσουμε όχι ποιος φταίει αλλά τι φταίει. Αυτή είναι η δουλειά μιας εξεταστικής επιτροπής. Τι φταίει, αφού μπορούμε να περιορίσουμε κατά το δυνατόν τα ατυχήματα αυτά; Μπορούμε να ενισχύσουμε την οδική ασφάλεια στη χώρα μας, αφού προϋπόθεση της οποίας προσοπάθειες, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι να συνειδητοποιήσουμε όλοι -πολιτική ηγεσία, Βουλή, επιστημονική κοινότητα- ότι η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και των συνεπειών τους είναι εφικτή σε ποσοστό που μπορεί να ξεπεράσει και το 50%.

Στην περίπτωση της τραγωδίας στα Τέμπη πρέπει να πούμε πως εάν ο εκσυγχρονισμός της ΠΑΘΕ είχε ολοκληρωθεί στη βάση πάντοτε του χρονοδιαγράμματος της Κυβέρνησης, δεν θα είχε γίνει το συγκεκριμένο ατύχημα, δεν θα θρηνούσαμε είκοσι ένα θύματα.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Υπάρχει πόρισμα, κύριε Τσιπουρίδη;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γεϊτονας): Σας παρακαλώ, κύριε συνάδελφε, ηρεμία!

ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΠΟΥΡΙΔΗΣ: Εάν ο δρόμος είχε εκσυγχρονιστεί, εάν είχαμε σύγχρονο αυτοκινητόδρομο, όπως είχε προγραμματίσει η Κυβέρνηση να είχαμε για το 2000 και στα Τέμπη, με τα χρήματα του Β' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, δεν θα θρηνούσαμε σήμερα είκοσι ένα αθώα θύματα. Αυτή είναι η πραγματικότητα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και μην κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας.

Αυτή η Κυβέρνηση έλεγε ότι με δημόσιο χρήμα θα ολοκλήρωνε την ΠΑΘΕ μέχρι το 2000. Αυτή η Κυβέρνηση έλεγε ότι με δημόσιο χρήμα θα ολοκλήρωνε την Εγνατία Οδό μέχρι το 2000.

Αυτή η Κυβέρνηση έλεγε ότι με δημόσιο χρήμα θα ολοκληρώνει το δυτικό οδικό άξονα της χώρας μέχρι το 2000. Αυτή η Κυβέρνηση έλεγε ότι το οδικό δίκτυο από την Τρίπολη μέχρι την Καλαμάτα και από την Τρίπολη μέχρι τη Σπάρτη θα είχε ολοκληρωθεί μέχρι το 2000 με δημόσιο χρήμα. Αυτή η Κυβέρνηση έλεγε ότι η Ε65 που θα ένωνε τη δυτική Ελλάδα με την ανατολική Ελλάδα θα ολοκληρωνόταν ως δημόσιο έργο και αυτή η Κυβέρνηση ένα δρόμο τον οποίο κάναμε στις αρχές της δεκαετίας του '60, χωρίς κοινοτικά χρήματα, σε τριάντα χρόνια, ομολογεί ότι δεν της φτάνουν είκοσι πέντε χρόνια με κοινοτικούς πόρους να τελειώσει αυτούς τους δρόμους.

Βεβαίως αν είχαμε σύγχρονο αυτοκινητόδρομο, βεβαίως αν υπήρχε στηθαίο στο μέσον του δρόμου, δεν θα θρηνούσαμε είκοσι ένα θύματα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Αυτή είναι η πραγματικότητα και μη ρωτάτε εμάς αν υπάρχουν πολιτικές ευθύνες. Εσείς κάνατε τα χρονοδιαγράμματα, εσείς μας λέγατε ότι θα ολοκληρωθεί ο οδικός άξονας και προφανώς αυτοί που δεσμεύονταν εδώ και αυτοί που εκ της αναποτελεσματικότητας, εκ του παρωχημένου θεσμικού πλαισίου στις μελέτες και στις κατασκευές και εξ αιτίας των συμπεριόντων που ανθούν και ποτίζονται απ' αυτήν την Κυβέρνηση στο χώρο των δημοσίων έργων, έχουν ευθύνες όταν καθυστερούν οι οδικοί άξονες της χώρας.

Ξέρουμε πάρα πολύ καλά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στη βάση των στοιχείων που διαθέτουμε, ότι τα 2/3 των τροχαίων ατυχημάτων συμβαίνουν σε δημοτικούς ή περιφερειακούς δρόμους εντός κυρίως κατοικημένων περιοχών. Οι συνέπειες όμως των ατυχημάτων είναι ιδιαίτερα σημαντικές και εκτός αστικών περιοχών, αφού εκεί θρηνούμε τα 2/3 των νεκρών.

Είναι πολύ σημαντικό, λοιπόν, να δούμε ποια είναι η κατάσταση του οδικού δικτύου της χώρας μας και εδώ συμπεριλαμβάνονται το οδόστρωμα, η σήμανση, η σηματοδότηση, ο φωτισμός, τα κεντρικά και πλευρικά στηθαία, οι διαφημίσεις, οι κλιματολογικές συνθήκες. Αμφιβάλει κανείς ότι αν υπήρχε κεντρικό στηθαίο στα Τέμπη δεν θα γινόταν αυτό το ατύχημα; Είναι σημαντικό να δούμε την οδική υποδομή, αφού οι καλοί δρόμοι παίζουν σημαντικό ρόλο στη βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας.

Οι δρόμοι στη χώρα μας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν είναι καλοί, είναι ιδιαίτερα κακοί, είναι γενικά κακής ποιότητας, με κακή σήμανση, με εργοτάξια που λειτουργούν για ιδιαίτερα μεγάλα διαστήματα, με ανεξέλεγκτη είσοδο και έξοδο αγροτικών μηχανημάτων σε δρόμους μεγάλης κυκλοφορίας, με κακή συντήρηση.

Ας έλθουμε, όμως, πάλι στα Τέμπη. Είναι αξιοσημείωτο –και ειπώθηκε και από τον Αρχηγό της Νέας Δημοκρατίας κ. Καραμανλή– ότι ένας δρόμος, που θα ολοκληρωνόταν μέχρι το 2000, επακοσίων τριάντα χιλιομέτρων από την Πάτρα μέχρι τη Θεσσαλονίκη, το 2003 έχει κατασκευαστεί μόνο σε μήκος τετρακοσίων είκοσι τεσσάρων χιλιομέτρων! Και δεν θα ολοκληρωθεί στα δύσκολα σημεία που είναι τα Τέμπη, ο Πλαταμώνας, ο Μαλιακός, το Τμήμα Πατρών-Κορίνθου –άλλη καρμανιόλα– πριν από το 2010. Δηλαδή δεν μας έφθασαν τα τρία Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης, αλλά θα πάμε και με αυτοχρηματοδότηση στα έργα αυτά.

Επαναλαμβάνω δε ότι δεν λέγαμε εμείς ότι οι δρόμοι αυτοί θα τελείωναν το 2000. Η Κυβέρνηση το έλεγε.

Να πω και κάτι άλλο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Με τα 160 δισεκατομμύρια δραχμές, τα οποία επιστρέφουμε κατ' ελάχιστο στην Ευρωπαϊκή Ένωση, διότι δεν κατόρθωσε η Κυβέρνηση να τα αξιοποιήσει, θα είχαμε ολοκληρώσει και τα Τέμπη και τον Πλαταμώνα και το Μαλιακό. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Και αν υπάρχουν σημαντικές καθυστερήσεις στο οδικό δίκτυο της χώρας, στον εκσυγχρονισμό του, θα ξαναπώ, είναι διότι έχουμε ένα αναποτελεσματικό κράτος, έχουμε παρωχημένο θεσμικό πλαίσιο στις μελέτες, στις κατασκευές, έχουμε συμφέροντα που λυμαινούνται, μέσα από ένα δίκτυο αλληλοεξυπηρέτησεων και αλληλοεξαρτήσεων με την Κυβέρνηση, το χρήμα του ελληνικού λαού.

Μάλιστα θα πω στον κ. Κωνσταντόπουλο, ο οποίος ανέφερε επίσης το παράδειγμα της Κακιάς Σκάλας, ότι στην Κακιά Σκάλα όχι μόνο δώσαμε στον ίδιο και το σιδηροδρομικό και το

οδικό δίκτυο, αλλά αποδέχθηκε η Κυβέρνηση να διπλασιάσει, χωρίς νέο διαγωνισμό, τον προϋπολογισμό αυτού του έργου, ο οποίος από 60 δισεκατομμύρια δραχμές έφθασε τα 120 δισεκατομμύρια δραχμές. Διπλασίασε δηλαδή την αμοιβή και του ιδίου μελετητού και του ιδίου κατασκευαστού, χωρίς νέο, επαναλαμβανώ, διαγωνισμό. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Απαιτείται, λοιπόν, και είναι πολύ σημαντικό να αποφασίσουμε για ένα νέο κράτος αυξημένων δυνατοτήτων στο χώρο των δημοσίων έργων. Απαιτείται να υπάρξει ένα θεσμικό πλαίσιο τόσο για τα κλασικά δημόσια έργα όσο και για τα έργα με σύμβαση παραχώρησης με προοπτική τουλάχιστον, μιας τουλάχιστον γενιάς, με αξιολόγηση και με κυρώσεις για μελετητές, κατασκευαστές, καθώς και για τα εντεταλμένα όργανα της πολιτείας. Πρέπει δε να υπάρξει και ένα νέο πνεύμα στους κατασκευαστές.

Θα ολοκληρώσω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, λέγοντας ότι οι παραπάνω επισημάνσεις μας δεν έχουν την έννοια –θα το ξαναπώ– να αναζητήσουμε πολιτικές, νομικές ή άλλες ευθύνες. Έχουν την έννοια να συμβάλουμε με τη σύσταση αυτής της εξεστρατικής επιτροπής στην επιτάχυνση των διαδικασιών και στη λήψη και προώθηση των αποφάσεων εκείνων που θα φέρουν και το οδικό δίκτυο της χώρας αλλά και τους άλλους παράγοντες που συνθέτουν το μείζον ζήτημα της οδικής ασφάλειας, σε αρμονία με τις απαιτήσεις των καιρών.

Γι' αυτούς τους λόγους, λοιπόν, ευελπιστούμε ακόμη ότι θα πρυτανεύσει η λογική και το υψηλό αίσθημα ευθύνης που πρέπει να υπάρξει σε αυτήν την Αίθουσα και η αίτηση της Νέας Δημοκρατίας να γίνει αποδεκτή. Αλλιώς φοβούμαι ότι δεν δείχνουμε το δέοντα σεβασμό σε νεκρούς και αυτοαναιρούμεθα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ως προς το θεσμικό ρόλο που έχουμε.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΛΙΟΠΑΝΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι γεγονός ότι το πολύνεκρο δυστύχημα στα Τέμπη τον προηγούμενο μήνα, συγκλόνισε τη χώρα και γέμισε με λύπη και δυστυχία αξεπέραστη τις οικογένειες των θυμάτων. Και βέβαια ανάλογα είναι τα προβλήματα σε χιλιάδες οικογένειες κάθε χρόνο από τραυματισμούς και θανάτους σε τροχαία ατυχήματα στους δρόμους της πατρίδας μας.

Η Νέα Δημοκρατία με την πρότασή της για σύσταση εξεστρατικής επιτροπής θεωρεί ότι έχει μια καλή ευκαιρία να συκοφαντήσει την Κυβέρνηση ως μόνη υπεύθυνη για κάθε κακό σε αυτήν τη χώρα με φόντο πάντα τον ανθρώπινο πόνο. Η σκέψη της ήταν απλή, αλλά και πονηρή. Αν μεν γίνει δεκτή η πρόταση, θα έχει την ευκαιρία για αρκετές ίσως εβδομάδες να συντηρεί στην επικαιρότητα ένα θέμα με περίσσεια συναισθηματική φόρτιση παριστάνοντας τον υποστηρικτή χιλιάδων αθώων θυμάτων.

Θα καλύψει έτσι για αρκετό χρονικό διάστημα την πάγια αδυναμία της να καταθέσει καινούργιες ιδέες και συγκεκριμένες πολιτικές για το παρόν και το μέλλον της χώρας μας. Τέλος, θα συντηρούσε ταυτόχρονα ένα κλίμα έντασης εντυπώσεων και απαξίωσης της κυβερνητικής δράσης και συνολικά της πολιτικής ζωής. Και όλα αυτά ενώ γνωρίζει ότι έχει ήδη ξεκινήσει δικαστική έρευνα που θα φωτίσει κάθε πτυχή των αιτίων του ατυχήματος με τη συνδρομή επιτροπών και ειδημόνων που η ίδια η δικαστική εξουσία ορίζει. Και όλα αυτά ενώ γνωρίζει η Νέα Δημοκρατία ότι ήδη υπάρχει η ομολογία του οδηγού της νταλίκας ότι πέρασε στο αντίθετο ρέμα, ότι έτρεχε πάνω από το επιτρεπόμενο όριο, ότι ήταν υπέρβαρο το φορτίο του. Αν πάλι δεν γίνει δεκτή η πρότασή της που είναι το πιο πιθανό, θα καταγορήσει την Κυβέρνηση ότι φοβάται τον έλεγχο άρα αυτή είναι υπεύθυνη για το ατύχημα όπως και για χιλιάδες άλλα ατυχήματα, άρα και για τα θύματα και συνειρμικά και για τον πόνο και τα προβλήματα των οικογενειών τους και των φίλων τους. Και είναι βέβαια γνωστό ότι ατυχήματα συμβαίνουν σε όλες τις χώρες, όπως προ ημερών το πούλμαν με είκοσι πέντε Γερμανούς τουρίστες νεκρούς στον αυτοκινητόδρομο της Λυών στη Γαλλία, η πολύνεκρη σύγκρουση λεωφορείου με τρένο στην κεντρική

Ουγγαρία με τριάντα ένα θύματα, πυρκαγιές σε οδικές και σιδηροδρομικές σήραγγες στο Λονδίνο, στο Μον Μπλανς στις Άλπεις, στο Τάουρεν της Αυστρίας, στο μετρό του Σαν Φραντζίσκο και πολλά άλλα. Πουθενά όμως δεν θεωρήθηκαν όλα αυτά σαν αφορμές για άντληση μικροκομματικών, πρόσκαιρων άλλωστε κερδών, όπως και στείρων και υποκριτικών πολιτικών αντιπαραθέσεων. Φαίνεται ότι αυτό είναι προνόμιο και πολιτικό εφεύρημα της ελληνικής Αξιωματικής Αντιπολίτευσης.

Παρ' όλα αυτά πρέπει να πω εδώ με κάθε ειλικρίνεια ότι η τοποθέτηση του αξιότιμου Αρχηγού της Νέας Δημοκρατίας κ. Καραμανλή ήταν σαφώς πολύ πιο λογική, πολύ πιο μετρημένη τόσο ως προς το κείμενο της πρότασης όσο και ως προς τον πρώτο εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας. Άλλωστε αυτό επηρέασε και το δεύτερο εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, τον κ. Τσιτουρίδη, που ενώ ανέβασε τον τόνο της φωνής, χαμήλωσε τον πήχυ του αιτήματος. Επικαλείσθε, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, πολλοί από εσάς πιστεύω άκοντες την τριτοκοσμική κατάσταση του οδικού δικτύου, την κυκλοφορία βαρέων οχημάτων τα Σαββατοκύριακα, την έλλειψη αποτελεσματικού ελέγχου, την απουσία αστυνόμευσης. Ας δούμε όμως για μια ακόμη φορά με στοιχεία και αριθμούς τις πράξεις και παραλείψεις όλων μας για να χρησιμοποιήσω τη δική σας έκφραση, από το κείμενο του αιτήματός σας. Είναι πράγματι δύσκολο να συγκρίνει κανείς αριθμούς που αναφέρονται σε ανθρώπινα θύματα αλλά δυστυχώς απαραίτητο αν θέλουμε να έχουμε συμπεράσματα ουσιαστικά για τις πολιτικές που εφαρμόζουμε αλλά και για τις αστοχίες και τα λάθη μας.

Το 1993 είχαμε δύο χιλιάδες νεκρούς και τριάντα δύο χιλιάδες πεντακόσιους τραυματίες στους δρόμους της χώρας ενώ το 2002 μειώθηκαν σε χίλιους εξακόσιους πενήντα τέσσερις και είκοσι δύο χιλιάδες αντίστοιχα, παρά την κατακόρυφη αύξηση των αυτοκινητών στη χώρα. Απέχουμε από τα επίπεδα οδικής ασφάλειας άλλων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά υπήρξε ουσιαστική, βαθυσταλά και κάθε άλλο παρά τυχαία πρόοδος. Ήταν αποτέλεσμα συγκεκριμένων πολιτικών. Και πρέπει βέβαια αυτές οι πολιτικές, αυτή η προσπάθεια να ενταθεί στο μέλλον.

Η Ελληνική Αστυνομία εφάρμοσε συγκεκριμένο στρατηγικό σχέδιο με στόχους μετρήσιμους. Αριθμητικά και ποιοτικά στοιχεία ήδη κατέθεσε ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης, όπως επίσης και ο Υπουργός Μεταφορών στον τομέα του Υπουργείου του. Το ΥΠΕΧΩΔΕ στον τομέα της οδικής ασφάλειας κινείται σε τρεις κυρίως άξονες. Ο πρώτος αφορά τη συντήρηση και βελτίωση του υπάρχοντος οδικού δικτύου, τόσο τμημάτων που πρόκειται να ανακατασκευασθούν όσο και των τμημάτων που δεν προβλέπεται άμεση αντικατάστασή τους. Αυτό αποτελεί μια μόνιμη και συνεχή δράση που χρηματοδοτείται από εθνικούς πόρους.

Ο δεύτερος άξονας αφορά την κατασκευή νέων σύγχρονων, οδικών και άλλων συγκοινωνιακών έργων με ευρωπαϊκές προδιαγραφές ασφάλειας.

Ο τρίτος είναι η υλοποίηση του προγράμματος «Ασφαλές Οδικό Περιβάλλον». Πρόκειται για ένα νέο πρόγραμμα χρηματοδοτούμενο από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και περιλαμβάνει εκπόνηση κανονισμών, δημιουργία συστημάτων διαχείρισης, ειδικές παρεμβάσεις και υποστηρικτικές μελέτες για τη ριζική αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας.

Στον οδικό άξονα ΠΑΘΕ η διαδρομή από την παράκαμψη της Κορίνθου ως τη Θεσσαλονίκη είναι περίπου πεντακόσια εβδομήντα πέντε χιλιόμετρα. Από αυτά έχουν ολοκληρωθεί τετρακόσια πενήντα τρία χιλιόμετρα αυτοκινητόδρομου, δηλαδή έχει τελειώσει το 80% περίπου του έργου. Μην ξεχνάτε, κύριοι συνάδελφοι, που υπογράφετε την πρόταση, ότι τα διακόσια δεκαεπτά χιλιόμετρα αυτού του δρόμου προγραμματίστηκαν και είχε ενταχθεί η κατασκευή τους στο Α' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης το 1989-1994 και από αυτά ολοκληρώθηκαν μέχρι το 1994 μόνο πενήντα τέσσερα χιλιόμετρα, δηλαδή ποσοστό 25% με αντίστοιχα χαμηλά ποσοστά απορρόφησης των διαθέσιμων πόρων. Στο Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 1994-2000 εντάχθηκε η κατασκευή τετρακοσίων δέκα χιλιομέτρων στα οποία συμπεριελήφθησαν και τα εκατόν εξήντα τρία χιλιόμετρα του Α' Κοινοτικού Πλαισίου που δεν έγιναν την περίοδο 1989-

1994. Από τα τετρακόσια δέκα χιλιόμετρα έχουν ολοκληρωθεί και παραδοθεί μέχρι το τέλος του 2000 τριακόσια εξήντα επτά χιλιόμετρα. Δηλαδή κατά την περίοδο 1994-2000 του Β' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης καλύφθηκε το 90% του τεχνικού προγράμματος με απορρόφηση όλων των διαθέσιμων πόρων. Ακόμα το κόστος των έργων οδοποιίας ανά χιλιόμετρο την περίοδο του Β' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης είναι τουλάχιστον 24% μικρότερο εκείνου της περιόδου 1989-1993 και η ποιότητα σαφώς ανώτερη. Αξίζει δε να θυμίσω την αυστηρότητα των ελέγχων και την επιβολή προστίμων πάνω από 6 δισεκατομμύρια δραχμές όπου διαπιστώθηκαν ποιοτικές αποκλίσεις, οι περισσότερες από τις οποίες ήταν την προηγούμενη περίοδο. Έτσι λοιπόν, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, μην ξεχνάτε ότι και εσείς έχετε δώσει πρόσφατα εξετάσεις στην παραγωγή έργων και τα στοιχεία μαρτυρούν την αποτυχία σας. Η σύγκριση είναι πολύ εύκολη.

Όσον αφορά τον οδικό άξονα της Εγνατίας, σήμερα τα τμήματα της Εγνατίας που κυκλοφορούνται έχουν συνολικό μήκος τετρακόσια δέκα πέντε χιλιόμετρα, δηλαδή το 60% του συνολικού μήκους. Στα τέλη του 2004 περίπου πεντακόσια εβδομήντα χιλιόμετρα θα λειτουργούν σε πλήρη διατομή αυτοκινητόδρομο.

Το συγκεκριμένο τμήμα του ΠΑΘΕ στα Τέμπη δεν ήταν ενταγμένο στο Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, γιατί δεν υπήρχαν χρήματα προς διάθεση. Είχαν όμως ετοιμαστεί οι απαραίτητες προμελέτες μέχρι το 2000 και έτσι μόλις εξασφαλίστηκαν οι πόροι του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης τον Ιανουάριο του 2001 προωθήθηκαν αμέσως όλες οι δημοπρατήσεις με διεθνείς διαγωνισμούς για την κατασκευή είτε ως δημόσια είτε ως συγχρηματοδοτούμενα έργα με συμβάσεις παραχώρησης.

Το συγκεκριμένο τμήμα των Τεμπών πρόσφατα το 2001 καλύφθηκε με νέο αντιολισθηρό τάπητα, βελτιώθηκε ο ηλεκτροφωτισμός του και έχει πολύ καλή κατακόρυφη και οριζόντια οδοήγηση. Δεν υπάρχει δυνατότητα κατασκευής διαχωριστικής νησίδας ή μπάρας λόγω του περιορισμένου πλάτους και, αν και είναι παλιός δρόμος, δεν κρύβει παγίδες για τους οδηγούς.

Πάντα θα υπάρχουν τμήματα του οδικού δικτύου όπου η χαμηλή ταχύτητα και η απαγόρευση υπερβάσεων προσωρινά ή μόνιμα είναι επιβεβλημένη. Η προσαρμογή των οδηγών στην οδική σήμανση και τις καιρικές ή κυκλοφοριακές συνθήκες είναι πρωταρχικό χρέος. Άλλωστε ένα μήνα πριν το τραγικό αυτό ατύχημα συνέβη στον Αλιάκμονα πάνω σε καινούργιο αυτόν αυτοκινητόδρομο ανάλογο γεγονός. Ο ισχυρισμός ότι για τα ατυχήματα ευθύνεται μόνο η εκάστοτε κυβέρνηση και η κατάσταση του δρόμου είναι ισοπεδωτικός, υποκριτικός και εκπέμπει το χειρότερο μήνυμα για την ατομική ευθύνη στην οδική μας συμπεριφορά.

Η στάση της Νέας Δημοκρατίας για όλα τα μεγάλα έργα ήταν και είναι ακόμα ισοπεδωτική και απόλυτα αρνητική. Καταψήφισε στη Βουλή τη σύμβαση στη Βουλή για τη γέφυρα στο Ρίο-Αντίριο ως δαπανηρή και ως μη έχουσα προτεραιότητα. Μετά μιλούσε για έργο μακέτα. Τώρα που βλέπουν όλοι να ολοκληρώνεται, αυτή απλά σιωπά. Άλλωστε η δυτική Ελλάδα και η Ήπειρος ποτέ δεν ήταν στις προτεραιότητες της Νέας Δημοκρατίας. Το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» το χαρακτηριζε επικίνδυνο για τις πτήσεις και για την ασφάλεια των επιβατών. Και τι ειρωνεία! Μόλις χθες βραβεύθηκε με διεθνές βραβείο.

Το μετρό δεν θα τελείωνε ποτέ. Το ίδιο και για την Εγνατία, την αιώνια οδό και όλα τα μεγάλα και μικρά έργα. Τώρα που τα περισσότερα ήδη τελείωσαν και λειτουργούν και τα υπόλοιπα μπαίνουν στην τελική φάση υλοποίησης με τους πόρους του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και ολοκληρώνονται οι βασικές υποδομές της χώρας, η αμηχανία της είναι φανερή και ίσως δικαιολογημένη.

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

Στόχος της, με κάθε μέσο, είναι η δημιουργία ψευδών εντυπώσεων, η δημιουργία κλίματος ότι τίποτα δεν γίνεται στη χώρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Σας παρακαλώ

να ολοκληρώσετε, κύριε συνάδελφε.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΛΙΟΠΑΝΟΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Αντί να συμβάλει με δημιουργική κριτική στην υπέρβαση των δυσκολιών, στην παραγωγή των έργων, προτίμησε την κατασκευοφάντησή τους, επειδή εκτελούνται από τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ. Αυτόν το δρόμο επέλεξε για την επάνοδο της στην εξουσία. Αυτό είναι το λάθος της.

Γι' αυτό καταψηφίζουμε την πρότασή της. Γι' αυτό λέμε «όχι» στην απaráδεκτη εκμετάλλευση του ανθρώπινου πόνου. Αντίθετα, προτάσεις σαν αυτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας πιστεύω ότι συμβάλλουν στην αντιμετώπιση του θέματος.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιμέρους λάθη και αστοχίες μπορεί να υπάρχουν. Η απόφασή μας, όμως, να ολοκληρώσουμε τις υποδομές της χώρας με διαφάνεια και σεβασμό στους κανόνες διαχείρισης των εθνικών, κοινοτικών πόρων είναι στέρεα και αταλάντευτη. Έτσι θα πορευθούμε και θα κριθούμε, όταν έρθει η ώρα, από το έργο μας και όχι από δημοσκοπήσεις, όπως έγινε άλλωστε και τον Απρίλιο του 2000.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, φοβάμαι ότι τουλάχιστον από τους δύο πρώτες ομιλητές του ΠΑΣΟΚ έχει γίνει παρανόηση σχετικά με την πρόταση την οποία συζητάμε σήμερα. Διότι ακούγοντάς τους προσεκτικά αντιλήφθη ότι στόχος τους ήταν να δουν ποιος φταίει για τα δύο ατυχήματα και ιδιαίτερα για το ατύχημα στα Τέμπη. Και μας είπαν ότι φταίει ο οδηγός της ιταλικής ή φταίει ο άλφα ή ο βήτα. Αυτό, κύριοι, είναι δουλειά της δικαιοσύνης. Δεν είναι δουλειά της Βουλής. Σε καμία περίπτωση...

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΤΖΑΝΗΣ: Η εξεταστική ζητείται για ειδικό ζήτημα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Σας παρακαλώ πάρα πολύ!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Μη διακόπτετε σας παρακαλώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Η εξεταστική ζητείται για ειδικό μείζον θέμα, που είναι το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων. Αυτά τα δύο τροχαία ατυχήματα έδωσαν το έναυσμα, διότι πράγματι ξεχείλισε το ποτήρι και διαφάνηκε, κατά τον πραγματικό τρόπο, η κατάσταση η οποία επικρατεί στο οδικό δίκτυο της χώρας.

Ο κ. Μαντέλης, ο οποίος ήταν και οξύτερος, μίλησε για τυμβωρυχία. Δεν είναι τυμβωρυχία, αγαπητοί συνάδελφοι, το να προσπαθούμε να αναδείξουμε ένα θέμα και να δούμε πώς θα το αντιμετωπίσουμε. Βλέπετε πόσο σεμνό είναι το κείμενο της επερώτησης. Και βλέπετε και οι τόνοι τους οποίους ακολουθεί η Αντιπολίτευση πόσο χαμηλοί είναι. Και δεν ακολουθεί το ΠΑΣΟΚ και ιδιαίτερα τους δύο πρώτους ομιλητές -διότι είναι αλήθεια ότι οι Υπουργοί ήταν ήπιοι- και ιδιαίτερα τον κ. Μαντέλη, στην οξύτητα της συζήτησης.

Υπάρχει, κύριοι, πρόβλημα. Το πρόβλημα είναι μείζον και πρέπει να δούμε πώς θα το αντιμετωπίσουμε.

Και δεν ευθύνεται, κύριε Μαντέλη, η Νέα Δημοκρατία για το εμπόριο των διπλωμάτων που γίνεται για τους κυρίους οι οποίοι θέλουν να το αποκτήσουν χωρίς να υποβληθούν στη διαδικασία των νομίμων εξετάσεων. Και δεν φταίει η Νέα Δημοκρατία, κύριε Μαντέλη, γι' αυτό το οποίο συμβαίνει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Γείτονας): Κύριε συνάδελφε, σας παρακαλώ να μην αναφέρεστε ονομαστικά στους ομιλητές που προηγήθηκαν. Πείτε αυτά που θέλετε. Μην αναφέρεστε, όμως, ονομαστικά γιατί θα προκαλέσετε ζητήματα προσωπικά. Σας παρακαλώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ: Δεν ευθύνεται η Νέα Δημοκρατία για τη διαφθορά η οποία υπάρχει στα ΚΤΕΟ. Να λέμε τα πράγματα με το όνομά τους.

Εν πάση περιπτώσει, κύριοι συνάδελφοι, το θέμα ασφαλώς δεν προσφέρεται για αντιπολίτευση και μάλιστα αντιπολίτευση υψηλών τόνων. Ασφαλώς υπάρχουν ευθύνες, αλλά στόχος της συζήτησης και της αιτήσεως δεν είναι ο καταλογισμός των ευθυνών. Εκείνο που προέχει είναι να κάνουμε το καθήκον μας, να κάνουμε ό,τι μπορούμε για να σωθούν στο μέλλον ζωές, να

σωθεί έστω και μία ζωή.

Και εγώ γι' αυτό μένω έκπληκτος από την άρνηση του ΠΑΣΟΚ να αποδεχθεί την πρόταση για τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής. Ακολουθώντας μία πάγια τακτική που σχεδόν ποτέ δεν δέχεται προτάσεις για διερεύνηση σοβαρών ζητημάτων, ακολουθεί και σήμερα την ίδια πεπατημένη, ενώ το ζήτημα, όπως προείπα, δεν είναι για καταλογισμό πολιτικών ευθυνών, αλλά για τη διερεύνησή του. Σε άλλες περιπτώσεις θα το κατανοούσα. Ίσως τότε που πράγματι αναζητούντο πολιτικές ευθύνες.

Κύριοι συνάδελφοι, το επιχείρημα ότι προϋπήρξε το πόρισμα του 1996 δεν αντέχει στην κριτική. Πρώτον, διότι ναι μεν υπήρξε ένα πόρισμα. Αυτό, όμως, το πόρισμα εν πολλοίς αγνοήθηκε. Τις υποδείξεις, οι οποίες έγιναν, δεν τις ακολούθησε κανένας. Περαιτέρω όμως ήδη έχουν περάσει επτά χρόνια, έχουν αλλάξει οι συνθήκες, διότι έχουν αυξηθεί δραματικά τα αυτοκίνητα τα οποία κινούνται στο οδικό δίκτυο της χώρας, έχουμε πολλούς νέους οδηγούς με ιδιαίτερότητες όπως είναι οι οικονομικοί μετανάστες, έχουμε προπάντων πολύνεκρα ατυχήματα. Αυτά όλα συνθέτουν ένα νέο τοπίο και εκτιμώ ότι χρήζει νεότερης έρευνας.

Όσον αφορά τους ισχυρισμούς του Υπουργού Δημόσιας Τάξης ότι έχουμε μία τάση μείωσης των τροχαίων και των συνεπειών τους, έχουμε δηλαδή μείωση των θανάτων, μείωση των τραυματισμών, μείωση των υλικών ζημιών, θα ήθελα να πω το εξής. Η Βουλή θα πρέπει να είναι πάρα πολύ επιφυλακτική όσον αφορά αυτά τα στατιστικά στοιχεία τα οποία βλέπουν το φως της δημοσιότητας τελευταία.

Γιατί; Διότι, κύριοι συνάδελφοι, εγώ προσωπικά έχω γίνει δέκτης από πολλούς αξιωματικούς της Τροχαίας των παραπολών και των εισηγήσεων αλλά και των τακτικών οι οποίες ακολουθούνται όσον αφορά τα στοιχεία τα οποία δίδονται για να έχουμε αυτές τις περιφημες στατιστικές.

Αγαπητοί συνάδελφοι, αποκρύπτεται η πραγματικότητα. Γνωρίζετε ότι για να χαρακτηριστεί ένας θάνατος ότι οφείλεται σε τροχαίο πρέπει να πιστοποιηθεί την ώρα του συμβάντος; Εάν επισυμβεί δύο-τρεις μέρες ή μία εβδομάδα μετά το ατύχημα, στο νοσοκομείο, δεν χαρακτηρίζεται ως θάνατος οφειλόμενος σε τροχαίο αλλά ως φυσιολογικός θάνατος. Γνωρίζετε ότι βαρείς τραυματισμοί αναφέρονται ως ελαφρείς τραυματισμοί;

Ξέρετε γιατί; Διότι οι ίδιοι οι αξιωματικοί ουσιαστικά υποχρεώνονται από τις διαταγές της φυσικής τους ηγεσίας να ακολουθήσουν αυτήν την πρακτική. Πότε; Όταν η επαγγελματική τους εξέλιξη εξαρτάται από τη μείωση της εγκληματικότητας στη ζώνη ευθύνης τους, αντιλαμβάνεστε ότι τους βολεύει και αυτούς να εμφανίσουν μικρή εγκληματικότητα. Εγκληματικότητα είναι και η εξ αμελείας εγκληματικότητα. Βολεύει και το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης που και αυτό εμφανίζεται ότι επιτυγχάνει τους στόχους του.

Επομένως ας μη μένουμε, αγαπητοί συνάδελφοι, στα στατιστικά στοιχεία που δίνει το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και ας δούμε την πραγματικότητα όπως τη ζούμε καθημερινά δίπλα μας.

Κύριοι συνάδελφοι, ασφαλώς η ανθρώπινη συμπεριφορά είναι -όπως είναι γνωστό- ένας από τους παράγοντες που συμβάλλουν σωρευτικά ή διαζευκτικά στα τροχαία ατυχήματα. Θα έλεγα ότι είναι ο σημαντικότερος παράγων, γιατί εγώ πιστεύω ότι ο συνετός οδηγός, ο σοβαρός οδηγός, ο οδηγός, ο οποίος σέβεται το νόμο, δύσκολα υποπίπτει ή εμπλέκεται σε τροχαίο ατύχημα από υπαιτιότητά του, έστω και αν ο δρόμος δεν είναι σε καλή κατάσταση, έστω και αν το οδόστρωμα δεν είναι καλό, έστω και αν το αυτοκίνητό του δεν είναι καλό, διότι προσέχει, λαμβάνει υπόψη του όλες τις ειδικές συνθήκες και δεν εμπλέκεται σε τροχαίο ατύχημα.

Αλλά επειδή δυστυχώς όλοι οι οδηγοί δεν ανήκουν σε αυτήν την κατηγορία, τότε θα πρέπει να δούμε εάν η πολιτεία έχει αναπτύξει στο βαθμό που επιβάλλεται τους μηχανισμούς που είναι κατάλληλοι για τον πειθαναγκασμό όλων εκείνων που παραβιάζουν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Εδώ υπάρχουν κάποια ερωτηματικά, τα οποία θα θέσω και τα οποία πρέπει να ερευνησουμε. Σε αυτά πρέπει να δώσει απάντηση μια εξεταστική επιτροπή, η οποία θα ψηφιστεί από τη Βουλή.

Πρώτον, τα όργανα της Τροχαίας που ρυθμίζουν την κυκλοφορία και ελέγχουν τους οδηγούς έχουν υποστεί την επιβεβλημένη εκπαίδευση; Γνωρίζουν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και τις άλλες διατάξεις που διέπουν την κυκλοφορία;

Δεύτερον, είναι εφοδιασμένοι σε επάρκεια με τα τελειότερα μέσα που απαιτούνται προκειμένου ο έλεγχος να είναι ευχερής και αποτελεσματικός, δηλαδή μοτοσυκλέτες, μέσα επικοινωνίας, μέσα ελέγχου μέθης, ναρκοτέστ, ζύγισης των φορτηγών αυτοκινήτων; Γνωρίζουν επαρκώς τη χρήση αυτών των μέσων;

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

Άλλο ερώτημα: Ο αριθμός των οργάνων της Τροχαίας που είναι επιτετραμμένα για τον έλεγχο επαρκούν; Οποιοδήποτε και αν έχουμε κάνει επισκέψεις ως τομέας δημόσιας τάξης της Νέας Δημοκρατίας, το μόνιμο πρόβλημα -και ιδιαίτερα της Τροχαίας υπηρεσίας- είναι ότι υπάρχει έλλειψη προσωπικού.

Οι στατιστικές δείχνουν ότι ορισμένες παραβάσεις του ΚΟΚ είναι οι κύριες αιτίες που επιφέρουν τα τροχαία ατυχήματα και προκαλούν τα θανατηφόρα, όπως είναι η μέθη, η παράνομη υπερβάρηση, η υπερβολική ταχύτητα, η μη χρήση ζώνης ασφαλείας, η μη χρήση κράνους και άλλες.

Ερώτηση: Έχει δοθεί εντολή γι' αυτές ειδικά τις παραβάσεις, να υπάρχει ένταση στον έλεγχο; Και ένα άλλο ερώτημα: Οι ποινές οι οποίες προβλέπονται, οι κυρώσεις οι οποίες προβλέπονται, ποινικές και διοικητικές, είναι οι ενδεδειγμένες, για να έχουμε αποτροπή από τέτοιου είδους παραβάσεις;

Τα τμήματα του οδικού δικτύου, τα οποία χαρακτηρίζονται καρμανιόλες, επικίνδυνα, αστυνομεύονται επαρκώς και διαρκώς;

Ένα άλλο θέμα είναι οι περιφημοί στόχοι, τους οποίους έχει θέσει η ηγεσία της Ελληνικής Αστυνομίας και για τους οποίους μίλησε προηγουμένως ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης. Τι είναι αυτοί οι στόχοι; Είναι, κατά την εκτίμησή μας, η επίτευξη των στόχων, ό,τι χειρότερο θα μπορούσε να υπάρξει, όσον αφορά τουλάχιστον το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων. Γιατί; Υποχρεώνεται ο τροχονόμος, επιστρέφοντας στην υπηρεσία του το βράδυ, να έχει υποβάλει έναν αριθμό μηνύσεων για συγκεκριμένες παραβάσεις. Οι τροχονόμοι ως επί το πλείστον αρκούνται στον τυπικό έλεγχο και αφήνουν κατά μέρος τον ουσιαστικό έλεγχο. Γι' αυτόν το λόγο άλλωστε υπάρχουν έντονες διαμαρτυρίες από τα συνδικαλιστικά όργανα.

Ο επαγγελματισμός των οργάνων της Τροχαίας με εξειδικευμένη γνώση του αντικείμενου τους και μακροχρόνια παραμονή στα ίδια καθήκοντα θα έχει ασφαλώς θετικά αποτελέσματα.

Κύριοι συνάδελφοι, πολλά είναι τα ερωτηματικά. Κατά την εκτίμησή μας. Οι απαντήσεις είναι μάλλον αρνητικές σ' αυτά που έθεσα προηγουμένως. Κατά την εκτίμηση της Κυβέρνησης, η απάντηση είναι θετική. Επειδή λοιπόν υπάρχει αυτή η διάσταση απόψεων και επειδή υπάρχει το πρόβλημα, χρειάζεται να συσταθεί εξεταστική επιτροπή.

Η Ελλάδα δυστυχώς έχει πολλές αρνητικές επιδόσεις στα πλαίσια της Ευρώπης, πρώτη ή από τους πρώτους στη διαφθορά, στον πληθωρισμό, στην ανεργία, στους θανάτους από τροχαία, στην παραπαιδεία και στην παραοικονομία. Τελευταία ή από τους τελευταίους στην ανάπτυξη στο κατά κεφαλήν εισόδημα, στις επενδύσεις, στις κοινωνικές δαπάνες, στις δαπάνες για την παιδεία, στη Δημόσια Διοίκηση.

Κύριοι συνάδελφοι, ας προσπαθήσουμε τουλάχιστον να μειώσουμε τα τροχαία, να σώσουμε ζωές. Ας το κάνουμε στη μνήμη των παιδιών που χάθηκαν στα Τέμπη. Θα είναι και μια προσπάθεια εξιλέωσης των ευθυνών όλων μας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΤΖΑΝΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι εκφράζονται τα συναισθήματα όλων, αν πω ότι το βράδυ της 14ης Απριλίου 2003 ολόκληρη η Ελλάδα πάγωσε στο άκουσμα της φρικτής είδησης του θανάτου είκοσι ενός παιδιών, που γύριζαν σπίτι τους έχοντας ζήσει τη μοναδική και αλησμόνητη για όλους μας από τα παιδικά μας χρόνια, εμπειρία της πολυμερούς σχολικής εκδρομής.

Ο πόνος για το χαμό τους είναι πόνος όλων μας. Και εκφράζοντας την ευχή προς τους γονείς τους να απαλύνει ο χρόνος αυτόν τον πόνο, όσο δύσκολο και αν είναι αυτό, πιστεύω ότι εκπροσωπώ όλους μας.

Ομολογώ ότι εκείνο το βράδυ του πανελλήνιου λυγμού δεν θα μπορούσε κανείς να φανταστεί ότι ακόμη και μπροστά στη δραματικότητα του γεγονότος, αλλά και στην ιερότητα της μνήμης των παιδιών που χάθηκαν, δεν θα οπισθοχωρούσε η όποια σκέψη της όποιας απόπειρας εκμετάλλευσης, πολιτικής ή μικροκομματικής, της μεγαλύτερης οδικής τραγωδίας που γνώρισε ποτέ ο τόπος. Δυστυχώς διαψευστήκαμε όσοι πιστέψαμε σ' αυτό. Συνιστά, κατά την άποψή μου, έλλειψη σεβασμού στη μνήμη των νεκρών αλλά και προσβολή των βασικών ηθικών κανόνων της χριστιανικής θρησκείας αλλά και του νομικού και κοινωνικού μας πολιτισμού, που αντιμετωπίζουν το θάνατο με ειδικό αυξημένο σεβασμό, η κατάθεση αυτής της σημερινής πρότασης. Αποτελεί -και το τόνισε ο κ. Μαντέλης, όσο και αν αποδοκιμάστηκε από τον προλαλήσαντα συνάδελφο- μια μορφή πολιτικής τυμβωρυχίας η ανάληψη αυτής της συνταγμένης πολιτικής πρωτοβουλίας και η κατάθεση της συγκεκριμένης πρότασης. Κατά την άποψή μου, αποτελεί ένα πολύ μεγάλο λάθος της ηγεσίας της Νέας Δημοκρατίας.

Γιατί -για να γνωρίζουμε τις έννοιες- τυμβωρύχος, κύριοι συνάδελφοι, είναι όποιος ανοίγει τάφους για να τους συλήσει. Αλλά παράλληλα είναι κι' αυτός που διασύρει τη μνήμη νεκρού ή εκμεταλλεύεται κάτι ιερό από το παρελθόν για δικό του όφελος. Αλλά και από πλευράς θεσμικής, η πρόταση των συναδέλφων είναι προδήλως πέρα και έξω από τα όρια και το σκοπό της διάταξης του άρθρου 144 του Κανονισμού της Βουλής. Η πρόταση των συναδέλφων μία αμιγώς κομματική πράξη με απολιθωτικό μάλιστα χαρακτήρα. Ας διευκρινίσουμε τα πράγματα, γιατί ακούγοντας τον Αρχηγό της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, ομολογώ ότι περιήλθα σε κάποια σύγχυση. Η αίτηση για σύσταση εξεταστικής επιτροπής, κατά το άρθρο 144 του Κανονισμού της Βουλής, ενέχει το χαρακτήρα της αίτησης για σύσταση ενός οιονεί προανακριτικού οργάνου. Αυτόν το χαρακτήρα έχει η εξεταστική επιτροπή, το πόρισμα της οποίας μπορεί να οδηγήσει ...

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Όχι.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΤΖΑΝΗΣ: Το επόμενο βήμα είναι η σύσταση προανακριτικής επιτροπής. Αυτό λέει ο Κανονισμός της Βουλής. Και επομένως, αναρωτιέται κανείς για πολλοστή φορά στην Αίθουσα αυτή, αν και κατά πόσο το γράμμα και το πνεύμα της διάταξης του άρθρου 144 του Κανονισμού της Βουλής συνάδει με τη μετατροπή της Βουλής σε οιονεί προανακριτικό όργανο, που παράλληλα με την τακτική δικαιοσύνη δικαιούται να επιλαμβάνεται και αυτό της εξέτασης των συνθηκών ενός ατυχήματος, που μπορεί να αποτελεί κακούργημα ή πλημμέλημα που, τέλος πάντων, είναι δουλειά της δικαιοσύνης να το κρίνει.

Όμως, δεν είναι η πρώτη φορά που το πράττει αυτό η Νέα Δημοκρατία, ζητώντας κάθε φορά που έχουμε ένα σοβαρό οδικό, εναέριο ή ενάλιο ατύχημα τη συγκρότηση εξεταστικής επιτροπής. Για να ερευνηθεί άραγε τι; Να συγκροτηθεί εξεταστική επιτροπή για να ερευνηθεί ποιο ειδικό ζήτημα όπως ορίζει ο Κανονισμός της Βουλής; Κάθε φορά στις προτάσεις για σύσταση εξεταστικής επιτροπής, παρατηρούμε ότι η μόνιμη επωδός, που και ο Αρχηγός της Νέας Δημοκρατίας την αναπτύσσει κατά τις ομιλίες του, και ο πυρήνας του αιτίου που οδηγεί στην υποβολή της πρότασης, είναι η αναζήτηση της υπαγωγής πολιτικών ευθυνών, που συνδέονται άλλοτε με τη διαπλοκή, άλλοτε με έλλειψη πολιτικής υπευθυνότητας, άλλοτε με παραλείψεις και αδυναμίες στη λειτουργία του κρατικού μηχανισμού. Πάντα αυτά επικαλείσθε, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, στις κατά καιρούς όμοιες προτάσεις σας.

Για την ιστορία να θυμίσω ότι από τις είκοσι επτά προτάσεις για σύσταση εξεταστικής επιτροπής από το 1985 -τότε ανοίγει ο χορός των εξεταστικών επιτροπών και πρέπει να προβληματιστούμε γιατί αυτό γίνεται από το 1985 και μετά και όχι πριν- οι δώδεκα έχουν κατατεθεί από τη Νέα Δημοκρατία υπό την ηγεσία του σημερινού της Προέδρου. Το ερώτημα είναι γιατί; Τι συμβαίνει τα τελευταία πέντε-έξι χρόνια και υπάρχει αυτή η

εύκολη προσφυγή στην αίτηση για σύσταση εξεταστικής επιτροπής; Τέσσερις από αυτές έχουν ζητηθεί για ατυχήματα, για τη διερεύνηση των γενικότερων αιτιών που προκάλεσαν ατυχήματα. Σας θυμίζω: Είναι η σημερινή, είναι αυτή που αφορούσε το ατύχημα του «Φάλκον», είναι αυτή για το ατύχημα του «Γιάκοβλεφ» και αυτή για το ναυάγιο του «Σάμινα». Στις τρεις παρόμοιες αιτήσεις για σύσταση εξεταστικής επιτροπής κατά το παρελθόν παρατηρεί κανείς τα εξής κοινά χαρακτηριστικά.

Πρώτον: την πρωτοπογραφία, αλλά και τη συμμετοχή στη συζήτηση, του ιδίου του κ. Καραμανλή, που ναί μεν με τη συμμετοχή του αναβαθμίζει τη συζήτηση και τη διαδικασία, αλλά αναλαμβάνει και την πολιτική ευθύνη της κοινοβουλευτικής αυτής πρωτοβουλίας για την ορθότητα ή μη της πρωτοβουλίας. Χαίρομαι, γιατί με τη σημερινή του ομιλία ο κ. Καραμανλής ουσιαστικά αποδοκίμασε έμπρακτα -και αυτό δεν είναι κακό- τη σχετική πρωτοβουλία για την κατάθεση της πρότασης.

Δεύτερον ενώ στις προτάσεις αυτές γίνεται επίκληση ενός συγκεκριμένου κάθε φορά ζητήματος, όπως ορίζει ο Κανονισμός της Βουλής -κι' αυτό το συγκεκριμένο γεγονός που συνδέεται με το δημόσιο συμφέρον είναι κάθε φορά ένα ατύχημα- στη συνέχεια οι προτάσεις καταλήγουν να ζητούν τη συγκρότηση εξεταστικής επιτροπής, για να εξεταστούν οι γενικότερες αδυναμίες στη λειτουργία του κράτους. Μα, δεν είναι ο σκοπός τους αυτός. Μπορεί αυτό να αποτελέσει αντικείμενο εμπεριστατωμένου και εξειδικευμένου κοινοβουλευτικού ελέγχου -και στα πλαίσια αυτού είναι πολύ λογική η πρόταση που κατέθεσε το Κομμουνιστικό Κόμμα- όχι όμως και αντικείμενο για σύσταση εξεταστικής επιτροπής. Ας το καταλάβουμε, γιατί η σύσταση εξεταστικής επιτροπής συνδέεται με ψήγματα ποινικής ευθύνης.

Τέλος, κοινό γνώρισμα και των τριών προτάσεων είναι η διεύρυνση της έννοιας της *in abstracto* ευθύνης πέρα από τα όριά της και η διαμόρφωση μιας λογικής ότι για τα κακουρήματα ή τα πλημμελήματα του Ποινικού Κώδικα όταν αυτά συνδέονται με μεγάλο αριθμό νεκρών υπάρχει παράλληλη ευθύνη του κράτους και των οργάνων του που δεν οργανώνουν τόσο καλά τις υπηρεσίες, ώστε να αποφευχθούν αυτά τα ατυχήματα. Η Νέα Δημοκρατία λειτουργεί άλλοτε με το βλέμμα στραμμένο στον ουρανό, άλλοτε στη θάλασσα και άλλοτε στους εθνικούς δρόμους, ψάχνοντας μέσα στο αίμα και στις ανθρώπινες τραγωδίες αντιπολιτευτικά επιχειρήματα.

Αλήθεια είδατε να γίνεται κάτι τέτοιο στη Γαλλία όταν πριν από λίγες ημέρες συνέβη το τραγικό δυστύχημα στη Λυών, όπου είκοσι πέντε επιβάτες λεωφορείου έχασαν τη ζωή τους, στην Ουγγαρία όταν το Μάιο τριάντα ένας άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους σε σύγκρουση λεωφορείου με τρένο, στα μεγάλα ατυχήματα του μετρό του Λονδίνου το 1987 με τριάντα ένα νεκρούς, στις σήραγγες του Μον Μπλάν με σαράντα δύο νεκρούς, του Τάουεν της Αυστρίας το 1999 με δεκατρείς νεκρούς, στις Ηνωμένες Πολιτείες όπου σχεδόν καθημερινά έχουμε και ένα σοβαρό αεροπορικό δυστύχημα με πολλούς νεκρούς;

Ας ασχοληθούμε τώρα με την ουσία των επιχειρημάτων της πρότασής σας γιατί καταλογίζει συγκεκριμένες ευθύνες στην Κυβέρνηση για παραλείψεις. Για παράδειγμα μιλάτε για προκλητική έλλειψη προληπτικού και κατασταλτικού ελέγχου οχημάτων και επαρκούς αστυνόμευσης. Αλήθεια, πώς να εξηγήσει κανείς το ότι Βουλευτές του κόμματός σας διαμαρτύρονται με ερωτήσεις προς την Κυβέρνηση για τους αυστηρούς ελέγχους που διενεργούν τα όργανα της Τροχαίας. Θα καταθέσω για τα Πρακτικά της Βουλής σειρά ερωτήσεων συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας για τον έλεγχο που πραγματοποιούν οι αστυνομικοί στους εθνικούς δρόμους. Είπατε ακόμη ότι δεν υπάρχει βελτίωση της εικόνας των ατυχημάτων. Θα σας καταθέσω πίνακα που αποδεικνύει ότι τα ατυχήματα μειώνονται. Το 1999 σε σχέση με το 1998 μειώθηκαν κατά 2%, το 2000 σε σχέση με το 1999 μειώθηκαν κατά 5%, το 2001 σε σχέση με το 2000 μειώθηκαν κατά 15% και το 2002 σε σχέση με το 2001 μειώθηκαν κατά 15%, την ώρα που ο μέσος όρος μείωσης στις ευρωπαϊκές χώρες είναι 5,4%.

Υποστηρίζετε ότι ο συγκεκριμένος χώρος των Τεμπών είναι

επικίνδυνος. Πράγματι, στα Τέμπη το οδικό δίκτυο δεν είναι σε καλή κατάσταση. Πρέπει όμως να σας ενημερώσω ότι στην περιοχή των Τεμπών συμβαίνουν τα λιγότερα θανατηφόρα και μη ατυχήματα. Από το 1998 μέχρι το 2003 έχουν γίνει τρία θανατηφόρα ατυχήματα. Είχαμε επίσης έξι ατυχήματα με σοβαρά τραυματισμένους και τέσσερις με ελαφρά. Η εικόνα είναι εντελώς διαφορετική σε άλλα σημεία, όπως για παράδειγμα στον Μαλιακό Κόλπο, όπου εκεί η κατάσταση είναι πολύ χειρότερη.

Διαμαρτύρεστε για χαλαρούς ελέγχους. Θα σας παραθέσω πίνακα ο οποίος δείχνει από το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης πώς βαίνουν οι έλεγχοι από το 2000 μέχρι το πρώτο εξάμηνο του 2003. Δείχνει ότι υπάρχει ένταση των ελέγχων.

Τελειώνοντας θα ήθελα να πω ότι η μέχρι τώρα συζήτηση επιβεβαιώνει ότι η σημερινή πρωτοβουλία της Νέας Δημοκρατίας καταγράφεται σαν μια ατυχής πρωτοβουλία, που εκτός από την υπόνοια της πολιτικής τυμβωρυχίας στην οποία αναφέρθηκαν όλοι οι συνάδελφοι, αποτελεί και ένα πολιτικό λάθος. Και δεν έχει σημασία αν αυτό το λάθος θα το συγχωρήσουμε εμείς εδώ μέσα. Σημασία έχει ότι δεν δικαιούμεθα να ξίνουμε τις πληγές γονιών που έχουν ανάγκη να ξεχάσουν αυτό που έγινε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Λεωνίδα Τζανής καταθέτει για τα Πρακτικά τους προαναφερθέντες πίνακες, οι οποίοι βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΑΚΛΙΔΗΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιλέγω να μιλήσω τώρα, γιατί αμέσως μετά θα μιλήσει ο κ. Παυλόπουλος, οπότε θα ήθελα να του δώσω τη δυνατότητα να απαντήσει σε ορισμένες επισημάνσεις που θα κάνω.

Κύριε Πρόεδρε της Νέας Δημοκρατίας, με όλον το σεβασμό και την εκτίμηση που σας έχω, ειλικρινά πιστεύω ότι δεν έπρεπε να ακολουθήσετε αυτήν τη διαδικασία σε ένα τόσο σοβαρό θέμα, όπως είναι ο οδική ασφάλεια.

Πράγματι, η οδική ασφάλεια συνιστά ένα σοβαρό θέμα για όλο τον κόσμο. Στην Ελλάδα έχουμε περισσότερα προβλήματα σε σχέση με άλλες χώρες και γι' αυτό ακριβώς χρειάζεται η κινητοποίηση όλων και βεβαίως πρώτιστα της Κυβέρνησης δεδομένου ότι απαιτείται καλός συντονισμός. Προς αυτήν την κατεύθυνση έγινε και γίνεται μία συνεχής προσπάθεια. Απαιτείται η κινητοποίηση όλων των δυνάμεων, όλου του πολιτικού κόσμου και ένας διαρκής διάλογος. Δεν θα πρέπει να συζητάμε αυτό το θέμα μόνο όταν έχουμε κάποιο μεγάλο ατύχημα, όπως αυτό που συνέβη στα Τέμπη, και μετά να ξεχνάμε τα πάντα. Ο διάλογος, η προσπάθεια πρέπει να είναι συνεχής. Θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι θα έπρεπε να επιλέξετε άλλον τρόπο για να συμβάλετε προς αυτήν την κατεύθυνση.

Φοβάμαι ότι η σημερινή συζήτηση, που γίνεται με αφορμή την πρόταση της Νέας Δημοκρατίας για τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, θα έχει ως αποτέλεσμα να μη γίνει ένας ουσιαστικός διάλογος ο οποίος θα βοηθήσει. Αντίθετα, μόνο θα βλάψει την όλη προσπάθεια που γίνεται για την οδική ασφάλεια. Σας το λέω ειλικρινά επειδή έτσι πιστεύω.

Ελέχθησαν διάφορα από συναδέλφους και θα ήθελα να δώσω ορισμένες απαντήσεις. Το επιχείρημα που σχετίζεται με την υπόθεση ότι εάν ο δρόμος στα Τέμπη ήταν αυτοκινητόδρομος και υπήρχε στη μέση μπάρα δεν θα γινόταν το ατύχημα, θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι είναι φτηνό επιχείρημα.

Μπορεί να ήταν αυτοκινητόδρομος με στηθαίο στη μέση ή με νησίδα και να γινόταν χειρότερο ατύχημα. Βέβαια αυτό δεν σημαίνει ότι δεν πρέπει να βελτιώνουμε το οδικό δίκτυο ή ότι δεν θα πρέπει να μετατρέψουμε τη διέλευση των Τεμπών σε σύγχρονο αυτοκινητόδρομο.

Όμως είχαμε το Αε, το Β' και τώρα έχουμε και το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, στα οποία υπάρχει μία ιεράρχηση. Για παράδειγμα στο Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, σε συμφωνία με την Ευρωπαϊκή Ένωση, είπαμε ότι θα κάνουμε συγκεκριμένα έργα.

Για το ΠΑΘΕ είπαμε ότι θα κατασκευάσουμε τετρακόσια δέκα χιλιόμετρα. Αυτή ήταν η δέσμευση της χώρας μας με κατανομή πιστώσεων περίπου 370 δισεκατομμύρια. Βεβαίως δεν συμπεριλαμβανόταν αυτό το έργο των Τεμπών, όπως δεν συμπεριλαμβάνονταν και το τμήμα Πλαταμώνας-Σκοτίνα και ένα τμήμα του Μαλιακού.

Από τα τετρακόσια δέκα χιλιόμετρα που δεσμευθήκαμε να κατασκευάσουμε στο Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης για τον ΠΑΘΕ, κατασκευάσαμε τριακόσια εβδομήντα χιλιόμετρα -περίπου το 90%- απορροφώντας όλα τα χρήματα. Βεβαίως, κάποια προβλήματα που υπήρξαν λόγω αρχαιολογίας κλπ. μας δημιούργησαν αυτήν την καθυστέρηση στα σαράντα χιλιόμετρα.

Τώρα, κύριοι συνάδελφοι, όσον αφορά τον ΠΑΘΕ, στο Α' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης η Νέα Δημοκρατία δεσμευτηκε να κατασκευάσει διακόσια δέκα χιλιόμετρα. Αυτά θα έπρεπε να τα ξέρετε, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, όταν λέτε αυτά που είπατε εδώ από το Βήμα της Βουλής. Έναντι, λοιπόν, των διακόσια δέκα χιλιομέτρων για τα οποία είχαν δεσμευτεί -και βεβαίως υπάρχουν χαρτιά γι' αυτά, υπάρχουν προγράμματα, δεσμεύσεις και επομένως πρόκειται για επίσημα πράγματα- κατασκευάσαν πενήντα τέσσερα χιλιόμετρα, δηλαδή το 25%. Πρόκειται για τα τμήματα από Αθήνα-Υλίκη και από Αθήνα-Κόρινθο στα οποία υπήρχαν φοβερές κακοτεχνίες. Μάλιστα, επεβλήθησε πρόστιμο 4,5 δισεκατομμυρίων στους εργολάβους, προκειμένου να αποκαταστήσουν κατ' αρχήν τις δομικές βλάβες του οδοστρώματος και αυτή τη στιγμή βρίσκεται σε εξέλιξη, με εγκατεστημένο εργολάβο, εργολαβία 100 εκατομμυρίων ευρώ για να βελτιώσει ακριβώς αυτή τα τμήματα που κατασκεύασε η Νέα Δημοκρατία με το Α' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ: Εσείς δεν έχετε κάνει... Σε ποιον τα λέτε αυτά;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΑΚΛΙΔΗΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Ακούστε με, κύριε συνάδελφε. Σε όλα τα τμήματα του ΠΑΘΕ που έγιναν με το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης η ποιότητα είναι εξαιρετικά καλή.

Πρόκειται για μία ποιότητα που εξασφαλίζει ασφαλές οδικό περιβάλλον και ανταγωνίζεται την ποιότητα ανάλογων έργων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Και αυτά δεν είναι δικές μας εκτιμήσεις. Πρόκειται για ποιοτικούς ελέγχους που γίνονται από ανεξάρτητους ελεγκτές, από τον ΕΣΠΕΛ που προσελήφθη με διεθνή διαγωνισμό και αναφέρονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Όλοι αυτοί οι έλεγχοι αποδεικνύουν αυτά που ισχυρίζομαι εγώ.

Βεβαίως αν θα περάσετε την παράκαμψη της Πάτρας ή την παράκαμψη της Λάρισας ή την παράκαμψη της Καβάλας και δείτε και άλλα τμήματα, θα διαπιστώσετε ότι πράγματι αυτά που ισχυρίζομαι είναι αλήθεια.

Βεβαίως δεν ήθελα να κάνω τέτοιες συγκρίσεις σήμερα, αλλά δεν μπορώ να μην απαντήσω σε ορισμένα θέματα τα οποία ετέθησαν. Και βεβαίως, το κόστος ανά χιλιόμετρο στον ΠΑΘΕ, των έργων που έγιναν με το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης είναι περίπου 40% φθηνότερο σε σταθερές τιμές από το κόστος ανά χιλιόμετρο αντίστοιχων έργων που έγιναν με το Α' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Αυτά όλα είναι στοιχεία τα οποία όποιος θέλει μπορεί να του τα δώσω, διότι υπάρχουν τα επίσημα στοιχεία από τις εργολαβίες οι οποίες τελείωσαν.

Υπάρχουν συγκεκριμένα στοιχεία που λένε: Υλίκη-Κάστρο, πέντε χιλιόμετρα που στοίχισαν τόσο. Ένα δισεκατομμύριο το χιλιόμετρο. Σε αντίστοιχα τμήματα του ΠΑΘΕ που κατασκευάσαμε εμείς με το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης το χιλιόμετρο στοίχισε εξακόσια πενήντα δισεκατομμύρια, με πολύ καλύτερη ποιότητα.

Βεβαίως ενώ με το Α' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης η Νέα Δημοκρατία στο πρόγραμμα μεγάλων οδικών αξόνων του ΥΠΕΧΩΔΕ είχε 444 εκατομμύρια ECU, το 10% απ' αυτά δεν τα απορρόφησε, ενώ εμείς όλα τα προγράμματα που είχαμε τα απορρόφησαμε μέχρι τελευταίας δραχμής.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Το Κτηματολόγιο δικό σας ήταν. Σας απορρόφησε!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΑΚΛΙΔΗΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κοιτάξτε, εγώ μιλάω πιο πολύ

για τα δημόσια έργα.

Επειδή γίνεται κουβέντα και για διαφάνεια, θέλω να πω ότι τα έργα τα οποία ανέθεσε η Νέα Δημοκρατία στον ΠΑΘΕ, τα ανέθεσε με μέσο όρο εκπνώσεων 63% και με συνολικό ύψος συμβάσεων 52 δισεκατομμύρια. Όταν τελείωσαν τα έργα, όπως τελείωσαν, τελείωσαν με τελικό κόστος 87 δισεκατομμύρια, δηλαδή με υπέρβαση 65%, ενώ οι υπερβάσεις που έχουμε εμείς στον ΠΑΘΕ και στην Εγνατία είναι κατά μέσο όρο 20%. Μάλιστα, στην Εγνατία φθάσαμε τώρα για συμβάσεις που έχουν αναπτυχθεί τα τελευταία τρία χρόνια σε 6-7% μόνο υπερβάσεις, όταν και στην Αμερική και στην Ευρωπαϊκή Ένωση σε αντίστοιχα οδικά έργα οι υπερβάσεις είναι πάνω από 20%!

Βεβαίως, τα έργα ανατίθενται με τον μαθηματικό τύπο. Δεν μπορεί να παρέμβει κανείς στη διαδικασία ανάθεσης. Κανείς! Υπάρχει πλήρης διαφάνεια. Επίσης δώσαμε τη δυνατότητα με νομοθετικές ρυθμίσεις να υπάρχει δικαστική συνδρομή μέχρι να γίνει ανάθεση, ασφαλιστικά μέτρα κλπ. Επιπλέον το Ελεγκτικό Συνέδριο ελέγχει το αποτέλεσμα των διαγωνισμών πριν την υπογραφή των συμβάσεων και το 99%, η μεγάλη πλειοψηφία των συμβάσεων, εγκρίθηκαν από το Ελεγκτικό Συνέδριο ως διαφανέστατες.

Υπάρχει τώρα και ο έλεγχος από το Ραδιοτηλεοπτικό Συμβούλιο. Καθιερώσαμε το «πόθεν έσχες» για υπαλλήλους που ασχολούνται με μελέτες και με αναθέσεις έργων. Θα έλεγα μάλιστα ότι το θεσμικό πλαίσιο προχώρησε, ίσως και πέραν των όσων έπρεπε να ρυθμίσει, διότι δημιουργούνται καθυστερήσεις στις αναθέσεις των έργων.

Κύριοι συνάδελφοι, ελέγχθη από τον εκπρόσωπο του ΚΚΕ., τον κ. Σκυλλάκο, ότι ίσως επιτήδεε δεν τα δίνουμε τα έργα, για να τα αναθέσουμε μετά. Αυτά, βεβαίως, δεν έχουν καμιά σχέση με την πραγματικότητα.

Τα κομμάτια που έμειναν, Τέμπη - Πλαταμώνας - Σκοτίνα και σαράντα χιλιόμετρα περίπου από το «πέταλο» του Μαλιακού, θα γίνουν με συμβάσεις παραχώρησης. Οι διαδικασίες ξεκίνησαν από τον Ιανουάριο του 2001. Τότε έγινε η διακήρυξη. Το Σεπτέμβριο του 2002 τελείωσε η πρώτη φάση. Έγινε η προεπιλογή. Από τους οκτώ ομίλους προεπιλέγησαν οι τέσσερις. Μιλάμε για ομίλους κολοσσούς, για ελληνικές και ξένες εταιρείες. Προχωρούμε στην προετοιμασία της δεύτερης φάσης. Πιστεύουμε ότι τον Ιούνιο ή τον Ιούλιο θα δοθούν τα τεύχη δημοπράτησης για το πακέτο που περιλαμβάνει τα Τέμπη. Έχουν ολοκληρωθεί όλες οι απαραίτητες μελέτες. Έχουμε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα, ώστε να μην γίνονται λάθη και καθυστερήσεις εξ αυτών.

Ο στόχος είναι στο τέλος του 2003 ή στις αρχές του 2004 να υπάρχει ανάδοχος για τα τμήματα αυτά του ΠΑΘΕ και για τον άξονα Κόρινθος-Πάτρα και για την Ιόνια Οδό και για τον Πύργος - Πάτρα - Τσακώνα και για τα υπόλοιπα τμήματα, δηλαδή Τρίπολη - Καλαμάτα και Λεύκτρο - Σπάρτη, και για την Ε65 της Κεντρικής Ελλάδας, που θα συνδέει τη Λαμία και τις Ράχες με την Παναγιά, δηλαδή με την Εγνατία Οδό.

Αυτά είναι οκτακόσια χιλιόμετρα περίπου και έχουμε και ένα άλλο πακέτο αστικών δρόμων στην Αθήνα περίπου σαράντα χιλιόμετρα, έξι πακέτα συμβάσεων παραχώρησης, τα οποία κινούνται μέσα στα πλαίσια αυτού του χρονοδιαγράμματος, με στόχο να έχουμε μέχρι το 2004 αναδόχους και μέχρι το 2008 να τελειώσουν τα έργα.

Όπως ξέρετε, οι συμβάσεις παραχώρησης είναι πλέον συστατικό στοιχείο των προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μας υποχρεώνουν, δηλαδή, να υπάρχει και τέτοια διαδικασία με ιδιωτική συμμετοχή.

Τώρα, στο ΠΑΘΕ έχουμε δημοπρατήσει και υπάρχουν ανάδοχοι στην παράκαμψη του Αγίου Κωνσταντίνου και στην παράκαμψη Καμένων Βούρλων. Τα δύο αυτά τμήματα έχουν συνολικό μήκος είκοσι-εικοσιένα χιλιόμετρα και προϋπολογισμό 95 δισεκατομμύρια. Παράλληλα, τελειώνει το τμήμα στον Αλμυρό φέτος και η υπόγεια διέλευση από την Κατερίνη στο τέλος του χρόνου ή στις αρχές του 2004. Επίσης, στο πέταλο του Μαλιακού δύο τμήματα μήκους 17,3 χιλιομέτρων δημοπρατούνται στις 11 Ιουνίου.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ: Αφού δεν έχει τελειώσει η

μελέτη ακόμη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΑΚΛΙΔΗΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Έχει τελειώσει για τα 17,3 χιλιόμετρα και δημοπρατείται στις 11 Ιουνίου. Έγινε η διακήρυξη. Αυτά είναι δημόσια έργα. Αυτή είναι μία εξέλιξη για το ΠΑΘΕ. Δεν θέλω τώρα να αναφερθώ σε άλλα έργα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται μια πολύ μεγάλη προσπάθεια από τη χώρα μας, στα πλαίσια του Αα, Β' και Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, να τελειώσει υποδομές που της έλειπαν. Και θα έλεγα ότι στα χρόνια αυτά θέλουμε να τελειώσουμε το σύνολο των υποδομών. Κάναμε από το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης μέχρι σήμερα οκτακόσια χιλιόμετρα σύγχρονου αυτοκινητόδρομου. Είναι λίγα; Και έχουν γίνει με προδιαγραφές υπερσύγχρονες, εφάμιλλες των άλλων ευρωπαϊκών χωρών, με κόστος ανάλογο αντίστοιχων έργων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και μικρότερο. Είναι λίγα αυτά; Δεν είναι λίγα. Θα πρέπει να μην αδικούμε αυτή την προσπάθεια που γίνεται από πολλούς.

Κριτική ασφαλώς και πρέπει να κάνουμε. Η κριτική είναι εποικοδομητική, όταν είναι καλόπιστη, για να διορθωθούν όλοι, εμείς σήμερα ή αύριο μπορεί εσείς. Δεν πρέπει όμως να αδικούμε αυτή τη μεγάλη προσπάθεια που κάνει η χώρα και πολύς κόσμος.

Εμείς θέλουμε μέσα σε δεκαπέντε χρόνια να τελειώσουμε όλες τις υποδομές. Πιστέψτε με, δεν είναι πολύς ο χρόνος. Δεν είχαμε σωστή προετοιμασία όταν ξεκίνησε το Α' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Έτσι, βρεθήκαμε να κολυμπάμε στα βαθιά, ενώ έπρεπε ήδη να είχαμε κάνει την προετοιμασία σε όλο το πλαίσιο παραγωγής των έργων.

ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΠΟΥΡΙΔΗΣ: Πότε ξεκινήσατε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΑΚΛΙΔΗΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριε Τσιπουρίδη, εγώ μιλάω εντελώς αντικειμενικά. Δεν ρίχνω ευθύνες ούτε σε σας ούτε σε μας. Θα σας ρωτούσα: εσείς προετοιμάσατε με το Α' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης; Όχι. Δεν κάνατε σχεδόν τίποτα. Τι θέλετε; Να σας πω πώς αναθέτατε με το υπάρχον σύστημα μελέτες, για το οποίο έρχεστε και μας κατηγορείτε, όταν δίνετε μελέτες με 12 εκατομμύρια και μετά πήγαινε η αμοιβή 800 εκατομμύρια; Έτσι γίνονταν οι μελέτες. Έχω εδώ όλα τα στοιχεία να σας τα καταθέσω.

ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΠΟΥΡΙΔΗΣ: Τώρα τι κάνετε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΑΚΛΙΔΗΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Τώρα; Δεν υπάρχει υπέρβαση πάνω από 50%. Και με το νομοσχέδιο το οποίο φέρνουμε, ακριβώς αυτό πάμε να λύσουμε. Θέλουμε να απεξαρτήσουμε την τελική αμοιβή του μελετητή από τον τελικό προϋπολογισμό του έργου. Γιατί δυστυχώς ο νόμος, ο οποίος υπάρχει σήμερα για την ανάθεση των μελετών, λέει ότι αναλαμβάνει κάποιος τη μελέτη με 50 εκατομμύρια, χωρίς να υπάρχει προϋπολογισμός του έργου και μετά πάει τον προϋπολογισμό του έργου όπου θέλει και ανάλογα πληρώνεται. Συμφέρει, δηλαδή, να κάνει μεγάλο ακριβό έργο, έστω και αν δεν είναι καλό από πλευράς γεωμετρικών στοιχείων κλπ., γιατί έτσι θα παίρνει περισσότερα χρήματα.

Αυτό πάμε να λύσουμε και έπρεπε να το έχουμε λύσει γρηγορότερα. Και εμείς και εσείς. Γιατί δέκα χρόνια τώρα που προσπαθούμε να το λύσουμε, υπάρχουν αντιδράσεις, βεβαίως, γιατί θίγονται συμφέροντα. Και δυστυχώς δεν μπορούμε να συνεννοηθούμε ούτε σε τέτοια στοιχειώδη θέματα.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Τόσα χρόνια τι κάνετε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΑΚΛΙΔΗΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Θα έρθει το νομοσχέδιο και θα δούμε τι θέση θα πάρετε εσείς. Θα πάρετε θέση η οποία θα προκαλεί σύγχυση.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Τόσα χρόνια γιατί δεν το κάνατε;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΑΚΛΙΔΗΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Γιατί υπάρχουν σφοδρές αντιδράσεις, κύριε συνάδελφε.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Από ποιους;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΑΚΛΙΔΗΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Απ' όλους. Από τους μελετη-

τές, από το ΤΕΕ, από τα κόμματα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Υπουργέ, μην κάνετε διάλογο.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΕΒΕΡΤ: Αποδέχεστε τις πιέσεις;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΑΚΛΙΔΗΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Πιέσεις όχι από συμφέροντα μεγάλα, όπως τα εννοείτε, αλλά κυρίως από τη μάζα των μηχανικών και των μελετητών...

ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΠΟΥΡΙΔΗΣ: Υπάρχει ένας που συμφωνεί με το νομοσχέδιό σας;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΑΚΛΙΔΗΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Το ΥΠΕΧΩΔΕ συμμετέχει στη διυπουργική επιτροπή για την οδική ασφάλεια. Σας λέω δύο πράγματα να δείτε τι κάναμε το 2002, να ξέρετε περίπου πού κινούμαστε. Κατ' αρχήν είπα κανείς στα Τέμπη που έγινε το δυστύχημα ότι δεν υπήρχε άριτος ηλεκτροφωτισμός, στηθαία ασφαλείας, σημάσεις κάθετες, οριζόντιες; Όλα ήταν άριστα. Κάθε μέρα παρακολουθούμε στα επικίνδυνα σημεία τι πρόβλημα υπάρχει για παράδειγμα σε ένα στηθαίο και το διορθώνουμε. Είπα κανείς ότι στα Τέμπη δεν υπήρχε κάτι σωστό από πλευράς συντήρησης; Ρίξαμε αντιολισθηρό τάπητα τύπου δύο, που είναι από τους καλύτερους αντιολισθηρούς τάπητες. Δεν έλειπε κάτι.

Το 2002 κάναμε συντήρηση, ξοδεύοντας αρκετά δισεκατομμύρια. Ενδεικτικά αναφέρω στο εθνικό δίκτυο στρώσαμε τετρακόσια χιλιόμετρα αντιολισθηρούς τάπητες, διαγραμμίστηκαν πέντε χιλιάδες πεντακόσια χιλιόμετρα, τοποθετήθηκαν στηθαία ασφαλείας σε συνολικό μήκο εκατόν είκοσι επτά χιλιομέτρων, ηλεκτροφωτιστήκαν είκοσι εννέα νέοι κόμβοι, δημιουργήθηκε κεντρική νησίδα σε είκοσι χιλιόμετρα εκεί που μπορούσαμε, γιατί πρέπει να έχει μεγάλο πλάτος ο δρόμος για να βάλεις κεντρική νησίδα, έγιναν πολλές παρεμβάσεις σε πολλά σημεία. Το ίδιο και μεγαλύτερο πρόγραμμα έχουμε για το 2003. Ένα σοβαρό θέμα είναι κατά την άποψή μου ότι τελειώσαμε τις προδιαγραφές και θα αγοράσουμε εβδομήντα πέντε ραντάρ-σταθμούς οι οποίοι θα ελέγχουν αυτόματα τις παραβάσεις, τους οποίους θα τοποθετήσουμε εναλλάξ σε εξακόσιες θέσεις στο εθνικό δίκτυο, οι οποίες είναι ήδη επιλεγμένες σε συνεργασία με την τροχαία, που είναι συνήθως τα σημεία που λέμε ότι στατιστικά συσσωρεύονται ατυχήματα. Θα τοποθετούνται λοιπόν σε εξακόσιες θέσεις –ο προϋπολογισμός του έργου αυτού είναι περίπου 3 δισεκατομμύρια δραχμές– θα εναλλάσσονται τα εβδομήντα πέντε ραντάρ αυτόματης καταγραφής παραβάσεων –δεν θα ξέρει κανείς που βρίσκονται. Ο στόχος δεν θα είναι να γράφουν παραβάσεις, εισπρακτικός, θα υπάρχει σήμανση πριν από κάθε ραντάρ από τα πέντε χιλιόμετρα, από τα τρία χιλιόμετρα, που θα προειδοποιεί ότι στα πέντε χιλιόμετρα, στα τρία χιλιόμετρα, στο ένα χιλιόμετρο, στα πεντακόσια μέτρα υπάρχει ραντάρ. Άρα θα ξέρει ο οδηγός και θα παίρνει τα μέτρα του. Ο στόχος είναι να προλάβουμε, δηλαδή να κάνουμε να μετριάσει τις ταχύτητες ο οδηγός ακριβώς στα επικίνδυνα σημεία, μαζί βεβαίως με τη συνολική προσπάθεια που κάνουμε για τη δημιουργία ασφαλέστερου οδικού περιβάλλοντος.

Κύριοι συνάδελφοι, δεν θα ήθελα σήμερα να πω περισσότερα για τα έργα που γίνονται. Έκρινα όμως σκόπιμο μετά τα όσα ελέγχθησαν από αγαπητούς συναδέλφους να απαντήσω σε ορισμένα πράγματα. Θέλω να πω ότι το πρόβλημα της οδικής ασφαλείας είναι πολύ σοβαρό. Πράγματι υπάρχει πολύς πόνος σε όσους έχουν αυτήν την υπαίτια να θρηνούν δικά τους πρόσωπα και ιδιαίτερα το τελευταίο περιστατικό που έγινε στα Τέμπη και χρειάζεται πολύ μεγάλη προσπάθεια απ' όλους. Άκουσα τον Αρχηγό της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης και πράγματι ήταν μια πολύ σοβαρή τοποθέτηση, παρ' ότι δεν συμφωνώ να προτείνετε σύσταση εξεταστικής των παραγμάτων επιτροπής, και θα ζητήσω και από τον ίδιο και από το κόμμα του και από όλα τα κόμματα και τους δημοσιογράφους και τα Μ.Μ.Ε. το θέμα της οδικής ασφαλείας να το κάνουμε ένα από τα πρώτα θέματα με μεγάλη υπευθυνότητα, ώστε το μήνυμα να περάσει και στον τελευταίο πολίτη. Γιατί και οι δρόμοι βελτιώνονται, βελτιώθηκαν, θα βελτιωθούν, αλλά ο μεγάλος παράγοντας είναι η διαπαιδαγώγηση των πολιτών. Μπορεί να έχετε ένα δρόμο καλό

και αυτό να επιτρέπει στον οδηγό να τρέχει πολύ περισσότερο απ' ό,τι πρέπει και να έχεις μεγαλύτερα ατυχήματα. Πρέπει ο οδηγός να προσαρμόζεται στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, να προσαρμόζεται στο οδικό περιβάλλον, το οποίο βεβαίως πρέπει συνεχώς να βελτιώνεται. Αλλά το μεγάλο θέμα είναι να εκπαιδεύσουμε σωστά, να διαπαιδαγωγήσουμε σωστά από την παιδική ηλικία τους Έλληνες πολίτες να δίνουν βάρος στην οδική ασφάλεια και σ' αυτό πρέπει να είναι θετική η συμβολή όλων μας.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Προκόπης Παυλόπουλος έχει το λόγο για οκτώ λεπτά.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα πρωτίστως να ευχαριστήσω και τους τρεις Υπουργούς οι οποίοι πήραν το λόγο από πλευράς Κυβέρνησης, γιατί σε ό,τι αφορά το σκεπτικό τους -όχι το τέλος που απέριψαν την πρότασή μας- τεκμηρίωσαν, περισσότερο απ' όσο μπορούσε να χωρέσει ένα δισέλιδο χαρτί μιας αίτησης, το περιεχόμενο της πρότασης που έκανε η Νέα Δημοκρατία.

Ακούγοντας και τους τρεις Υπουργούς, ιδίως δε τον μόλις κατελθόντα του Βήματος κ. Τσακλίδη, ξέρουμε σήμερα πόσο δίκιο έχουμε να θέσουμε το ζήτημα αυτό και αντιλαμβανόμαστε για ποιο λόγο το απορρίπτει η Κυβέρνηση, καθώς και την αμηχανία και το φόβο της.

Είναι δε εντυπωσιακό ότι η ίδια η Κυβέρνηση διέστρεψε την αίτηση, η οποία δεν είχε καμία πρόθεση ή προσπάθεια διαμόρφωσης συνθηκών ποινικοποίησης ή άλλης εκτροπής της συζήτησης από αυτήν που πραγματικά ορίζει το άρθρο 144 του Κανονισμού της Βουλής.

Τι λέει το άρθρο 144 του Κανονισμού της Βουλής; Ότι συνιστάται Εξεταστική Επιτροπή όταν χρειάζεται να ερευνησουμε ένα ειδικότερο θέμα δημόσιου συμφέροντος. Αυτό λέει. Δεν έχει καμία σχέση η διαδικασία αυτή ούτε με προανακριτικές επιτροπές και άλλες επιτροπές ποινικού χαρακτήρα ούτε καν προετοιμάζει τέτοιες επιτροπές. Δεν τις προετοιμάζει, γιατί αν κοιτάει κανείς επιμελώς διατάξεις του άρθρου 144, θα δει ότι στο τέλος συντάσσεται ένα πόρισμα το οποίο αξιοποιείται από την Ολομέλεια μετά από συζήτηση και μπορεί η Κυβέρνηση να δεσμευτεί από αυτό. Καμία, λοιπόν, σχέση δεν υπάρχει με προανακριτική επιτροπή.

Τι είπαμε, λοιπόν, ως Νέα Δημοκρατία και το επιβεβαίωσαν και οι τρεις Υπουργοί, άσχετα αν δεν θέλουν να το δεχθούν; Είπαμε ότι ύστερα από το δυστύχημα των Τεμπών -τις συνθήκες του οποίου ερευνά φυσικά η δικαιοσύνη και δεν αναμειγνύεται κανείς σε αυτήν- ύστερα από το δυστύχημα στον Αλιάκμονα, ύστερα από τα τόσα δυστυχήματα, υπάρχει ένα μείζον θέμα, ένα θέμα το οποίο έχει τρία σκέλη.

Το πρώτο σκέλος: Τι συμβαίνει με τους οδικούς άξονες στην Ελλάδα; Το δεύτερο σκέλος: Τι συμβαίνει με τους όρους ασφαλείας της κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων και των οχημάτων μαζικής μεταφοράς; Τρίτο σκέλος: Τι συμβαίνει με την αστυνόμευση από την πλευρά της Τροχαίας στους δρόμους της Ελλάδας; Τρεις πληγές, τρεις μάστιγες, που οδηγούν στο να έχουμε πάνω από δύο χιλιάδες νεκρούς κάθε χρόνο στην Ελλάδα και πάνω από τριάντα χιλιάδες τραυματίες.

Αυτό μας ανησυχεί. Αυτό λέει ότι όλοι πρέπει να δούμε τι θα κάνουμε, γιατί δεν είναι δουλειά μιας κυβέρνησης, αλλά είναι μια δέσμευση όλων για το μέλλον. Αυτήν την τόσο υπεύθυνη πρόταση είτε τη διέστρεψε είτε τη φοβήθηκε η Κυβέρνηση.

Ανέφεραν μάλιστα οι συνάδελφοι εδώ ότι και αλλαχού συμβαίνουν τέτοια πράγματα, αλλά δεν γίνονται, λέει, τέτοιες προτάσεις. Ανέφεραν και τι έγινε στη Γαλλία προσφάτως. Λυπάμαι να πω ότι το δυστύχημα που έγινε στη Γαλλία δεν οφείλεται -όπως συνέβη στα Τέμπη- ούτε σε κάποιο δρόμο ούτε βεβαίως στην έλλειψη ελέγχου για το πώς κυκλοφορούν τα βαρέα οχήματα. Οφειλόταν σε λάθος του οδηγού.

Μα, αν είχε συμβεί κάτι τέτοιο στην Ελλάδα, δε θα κουβεντιάζε κανείς για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής. Στα Τέμπη

το δυστύχημα δε συνέβη από απλή αμέλεια ενός οδηγού και μόνο. Προηγήθηκαν πολλά σφάλματα και ένα οδικό δίκτυο το οποίο είναι ντροπή να το βλέπει κανείς. Επιπλέον, αν κοιτούσε κανείς πώς λειτουργήσε το αντίστοιχο ΕΚΑΒ της Γαλλίας, και έβλεπε ότι στήθηκε μέσα στην εθνικό οδό ολοκληρωμένη μονάδα εντατικής, θα καταλάβαινε σε ποιο επίπεδο βρίσκεται η Γαλλία και πόσο μακριά είμαστε εμείς.

Το λέω αυτό, γιατί θα μπορούσαμε να προσθέσουμε εδώ -και αυτή την ιδέα μου την έδωσαν οι συνάδελφοι- και ένα άλλο κομμάτι μέσα στην εξεταστική επιτροπή: Πώς η πολιτική προστασία, στο πλαίσιο της εξέλιξης του ΕΚΑΒ, θα μπορούσε να λειτουργήσει, ώστε να μη μεταφέρονται, όπως μεταφέρθηκαν και χάθηκαν ζωές στο δρόμο, είτε από τα Τέμπη στη Λάρισα είτε από τα Τέμπη στην Πιερία, αλλά θα μπορούσε να είχε στηθεί μια μονάδα εντατικής στο δρόμο επάνω, όπως συμβαίνει στις πολιτικές και διοικητικές προηγμένες χώρες.

Να τα ερωτήματα που ετέθησαν. Θα μπορούσαμε όλοι μέσα από μια εξεταστική επιτροπή να τα δούμε χωρίς προσπάθεια κομματικής εκμετάλλευσης, αλλά με προσπάθεια δέσμευσης των πάντων. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΑΡΜΑΚΗΣ: Μονάδα εντατική στο δρόμο;

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Φαρμάκη, χαίρομαι ιδιαίτερα όταν κάθε φορά που μιλάω, έρχεσθε εδώ και φωνασκείτε. Γιατί με τον τρόπο αυτό δείχνετε ότι σας πειράζουν αυτά που λέμε. Λυπάμαι, αν ως γιατρός δεν ξέρετε τι συμβαίνει στο εξωτερικό, αλλά φαίνεται ότι δεν έχετε πάει ποτέ εκεί.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

Σας παρακαλώ πολύ να μη με διακόπτετε, όταν μιλάω. Μάθετε να μιλάτε ή να παρακολουθείτε. Γραφτείτε αν θέλετε να μιλήσετε, αλλά πάψτε να διακόπτετε. Κύριε Πρόεδρε, θέλω το χρόνο μου.

Σας είπα ότι η πρότασή μας είχε τρία σκέλη. Το πρώτο σκέλος αφορούσε τις συνθήκες των οδικών αξόνων. Το δεύτερο σκέλος αφορούσε τον έλεγχο του τρόπου με τον οποίο κυκλοφορούν τα διάφορα βαρέα οχήματα και τα οχήματα μαζικής μεταφοράς. Το τρίτο αφορά την οδική αστυνόμευση από την πλευρά της Τροχαίας.

Άκουσα κατάπληκτος τον κ. Τσακλίδη να λέει ότι όλα πάνε καλά. Τι χρειά, άρα, έχουμε μαρτύρων και εξεταστικής επιτροπής; Επιβεβαίωσε με όσα είπε το τεράστιο πρόβλημα που υπάρχει, το οποίο η εξεταστική επιτροπή θα μπορούσε να ερευνησει. Ας δούμε τι είπε ο κύριος Υπουργός και πώς τεκμηριώνει την πρόταση που κάναμε εμείς.

Είπε: «Μα, υπάρχει κανένα θέμα διαφάνειας»; «Κανένα πρόβλημα διαφάνειας δεν υπάρχει. Η διαφάνεια είναι καθορισμένη και μάλιστα δεν υπάρχουν και υπερβάσεις».

Κύριε Υπουργέ, είτε το θέλετε είτε όχι, η αλήθεια είναι μία: Η Κυβέρνηση Σημίτη από το 1996 και μετά όχι απλώς και μόνο δεν καταπολέμησε την αδιαφάνεια και τη διαπλοκή ιδίως στο χώρο των δημοσίων έργων, μια και μιλάμε για δημόσια έργα εδώ, αλλά θεσμοθέτησε καθεστώς αδιαφάνειας και διαπλοκής, με την έννοια ότι τη νομιμοποίησε. Ο αμαρτωλός μαθηματικός τύπος, που έχει οδηγήσει στο ολιγοπώλιο των δημοσίων έργων και στη δημιουργία «εθνικών εργολάβων», για τον οποίο μάλιστα είμαστε υπόλογοι στα ευρωπαϊκά fora, τίνος δημιουργήματα είναι; Ο ν. 2522/1997 που λέει ότι και όταν ακυρωθεί μια σύμβαση έργου από δικαστήριο συνεχίζεται από αυτόν ο οποίος την πήρε τη σύμβαση μέχρι το τέλος, κάτι που δε συναντάται ούτε σε κράτη τύπου «Μπανανίας», τίνος δημιουργήματα είναι; Λέτε λοιπόν, στην περίπτωση αυτή, ότι υπάρχει διαφάνεια; Και από εκεί και πέρα διερωτώμαι, και για το εξής:

Λέτε: δεν υπάρχουν σήμερα υπερβάσεις. Μα, πώς δεν υπάρχουν υπερβάσεις; Ο μαθηματικός τύπος 'γι' αυτό φτιάχτηκε. Φτιάχτηκε ο μαθηματικός τύπος για να αποκλείονται οι χαμηλές εκπνώσεις, εν πάση περιπτώσει, και να πηγαίνουν τα έργα εκεί που επιθυμεί εκείνος ο οποίος τα δίνει. Δηλαδή τη διαπλοκή, την αδιαφάνεια η οποία οδηγεί σε συγκεκριμένα αποτελέσματα, εσείς τη θεωρείτε ως μέσο θεραπείας όλων των καταστάσεων οι οποίες αφορούσαν στο παρελθόν τις υπερβάσεις στα δημόσια έργα;

Ύστερα μας είπατε ότι κατασκευάστηκαν τα κομμάτια τα

οποία έπρεπε να κατασκευαστούν. Πρώτα-πρώτα να σας θυμίσω, κύριε Υπουργέ, μερικά πράγματα. Μήπως θυμάστε το 1996 στο προεκλογικό σας πρόγραμμα και στο κυβερνητικό πρόγραμμα μετά, αν μας είχατε πει ότι η ΠΑΘΕ θα είχε τελειώσει το 2000 συμπεριλαμβανομένων των Τεμπών; Μέσα δεν ήταν;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΑΚΛΙΔΗΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Όχι.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Δεύτερον, όταν λέτε ΠΑΘΕ από πού την οριοθετείτε; Η ΠΑΘΕ είναι από την Πάτρα μέχρι τους Ευζώνους. Και ερωτώ: Η Πάτρα μέχρι την Κόρινθο πού βρίσκεται από πλευράς κατασκευής; Μας το είπατε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΒΟΓΙΑΝΝΗΣ: Το είπε.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Δεύτερον, και το κυριότερο, για ποια Εγνατία μιλάγατε τότε ώρα; Η Εγνατία –αν μας βλέπουν κι όσοι μας βλέπουν τούτη την ώρα στη βόρειο Ελλάδα– είναι το όνειδος της Κυβέρνησης Σημίτη, των κυβερνήσεων του ΠΑΣΟΚ.

(Θόρυβος από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΤΖΑΝΗΣ: Μα, τι λέτε, κύριε Παυλόπουλε;

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Η Εγνατία είναι το όνειδος, γιατί η Εγνατία έπρεπε να είχε τελειώσει προ πολλού και τα κομμάτια της Εγνατίας τα οποία παραδίδονται είναι ελάχιστα, το δε κόστος το οποίο πληρώθηκε όλα αυτά τα χρόνια βαρύνει τις κυβερνήσεις του ΠΑΣΟΚ και την Κυβέρνηση Σημίτη για το πού φθάσαμε.

Επίσης μιλάγατε προηγούμενως και μας λέγατε για το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Εσείς το λέτε; Προχθές η επιστολή Μπαρνιέ, που ο κ. Καραμανλής την έφερε στην επιφάνεια, σας δείχνει ποιοι είστε από πλευράς απορροφητικότητας. Εσείς δε στο Υπουργείο σας μιλάτε για απορροφητικότητα και διαφάνεια, όταν έχετε στην πλάτη σας το θέμα του Κτηματολογίου; Και δε με ενδιαφέρει το κομμάτι το δικό σας, το ΥΠΕΧΩΔΕ με ενδιαφέρει, μιας και γι' αυτό μιλάμε. Και ύστερα λέγατε για τη Νέα Δημοκρατία στο πλαίσιο του Α' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης. Ξέρετε, κύριοι συνάδελφοι, τότε διαμορφώθηκε το Α' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης για το θέμα των έργων; Το 1988 για την περίοδο 1989-1994, γι' αυτήν την πενταετία, όταν παρέλαβαν οι κυβερνήσεις, και η οικουμενική στην οποία μετείχα αλλά και η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Το ΠΑΣΟΚ στα δύο χρόνια που είχε την ευθύνη δεν είχε κάνει απολύτως τίποτα και δεν άφησε ούτε μελέτες. Η δε κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας έκανε τα πενήντα χιλιόμετρα που αναλογούσαν στην τριετία που εκείνη κυβέρνησε.

Δε μας είπε ο κύριος Υπουργός τι προετοίμασε η κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ, η οποία το είχε φτιάξει το πλαίσιο αυτό από το 1988 χωρίς μελέτες, ούτε τι έκανε πριν ούτε τι έκανε μετά από το 1993-1994 που ανέλαβε. Να λοιπόν αντικείμενα που θα έπρεπε να τα εξετάσουμε. Κι εμείς δεν τα θέσαμε σ' αυτό το επίπεδο αντιπαράθεσης. Ο κύριος Υπουργός τα ανέφερε. Και τα ανέφερε γιατί όλοι οι Υπουργοί ήταν ετοιμασμένοι να κάνουν εδώ μια πολιτική αντιπαράθεση, αφού νόμιζαν ότι στόχος της Νέας Δημοκρατίας είναι να κάνει μια κομματική συζήτηση γι' αυτό το θέμα. Δεν υπάρχει θέμα κομματικής αντιπαράθεσης. Αγωνιούμε για την κατάσταση των δρόμων στην Ελλάδα.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριε Παυλόπουλε, ολοκληρώστε σας παρακαλώ.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ: Τελείωσα, κύριε Πρόεδρε.

Και κάτι άλλο. Μη μιλάτε, επίσης, για δρόμους που παραδίδετε γιατί ο δρόμος Κορίνθου-Τρίπολης ή ο δρόμος Παραδεισίων-Καλαμάτας σας δείχνει τι δρόμους παραδίδετε. Πηγαίνετε κάτω στα Παραδείσια, στην Καλαμάτα, για να δείτε. Έχει καταρρεύσει όλος ο δρόμος και έχει μείνει ένα πρυνές –και είναι εντυπωσιακό, είναι η θεία δίκη, αν θέλετε– στο δρόμο που έχει καταρρεύσει, που λέει πίσω –το είχαν γράψει στην προεκλογική περίοδο– «Σημίτης: Ο Πρωθυπουργός των έργων»! Είναι γραμμένο έτσι ακριβώς και παραμένει. Εκείνο παραμένει έτσι όρθιο. Το υπόλοιπο κομμάτι του δρόμου έχει καταρρεύσει, γιατί αυτή είναι η εικονική πραγματικότητα.

Τελειώνω λέγοντας ότι δείχνετε για μια φορά ακόμη ότι

φοβάστε την αλήθεια. Διότι διαφορετικά δεν θα είχατε απορρίψει όλες τις προτάσεις εξεταστικών επιτροπών που έχει κάνει η Νέα Δημοκρατία, ενώ η κυβέρνηση Μητσοτάκη, ως κυβέρνηση τότε, είχε δεχθεί όλες τις προτάσεις που εσείς είχατε κάνει τότε ως αντιπολίτευση.

Αυτή είναι και η διαφορά πολιτικού ήθους και η διαφορά σεβασμού της κοινοβουλευτικής δημοκρατίας μεταξύ Νέας Δημοκρατίας και ΠΑΣΟΚ.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

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

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ: Αγαπητοί συνάδελφοι, επιθυμώ κι εγώ να εκφράσω, όπως και όλοι οι συνάδελφοι της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΠΑΣΟΚ, τη βαθιά μας λύπη για τα αθώα θύματα του τραγικού δυστυχήματος των Τεμπών που βύθισε όλη τη χώρα σε βαθύτατο πένθος.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Κύριοι συνάδελφοι, σας παρακαλώ!

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΚΡΙΒΑΚΗΣ: Βεβαίως μετά την ομιλία του αξιότιμου Πρόεδρου της Νέας Δημοκρατίας, ο οποίος –ουσιαστικά– ελάχιστα υποστήριξε την ίδια του την πρόταση, και μετά την ομιλία του κ. Παυλόπουλου, ο οποίος ηθέλησε –ο μόνος από όλους τους ομιλητές μέχρι τώρα– να υψώσει τους τόνους και που ελάχιστα και αυτός ανεφέρθη στην πρόταση, αυτά που έχω να πω είναι ολίγα και αφορούν –θα έλεγα– κάποιες διαπιστώσεις.

Πρώτη διαπίστωση. Κύριοι συνάδελφοι, οι εξεταστικές επιτροπές –ακράια, θα έλεγα, μορφή κοινοβουλευτικού ελέγχου– οσάκις κατά το παρελθόν συνεκροτήθησαν για την αναζήτηση πολιτικών ευθυνών, έδωσαν πολύ φτωχές απαντήσεις σε κορυφαία πολιτικά ζητήματα και δεν επηρέασαν καθόλου τις εξελίξεις των πραγμάτων.

Το σύνθημα αποτέλεσμα όλων σχεδόν των εξεταστικών επιτροπών που συνεκροτήθησαν, ήταν η κατάρτιση κερωρισμένων πορισμάτων ανά κόμμα εκ διαμέτρου αντιθέτων, τα οποία συνεκλήθησαν σε μία συνεδρίαση εν μέσω αντεγκλήσεων και λόγων πολιτικού εντυπωσιασμού.

Μετά από αυτή την εμπειρία υποστηρίζω την άποψη ότι αιτήματα για σύσταση εξεταστικής επιτροπής που στόχο έχουν τον πολιτικό εντυπωσιασμό δεν βοηθούν την πρόοδο για την επίλυση μεγάλων προβλημάτων και σίγουρα δεν ωφελούν και το κόμμα που έχει την πρωτοβουλία για την κατάθεση τέτοιων προτάσεων. Τέλος –θα το πω κι αυτό– σίγουρα δεν βοηθούν την εικόνα της λειτουργίας του Κοινοβουλίου.

Άλλη μια διαπίστωση –ιστορική, θα έλεγα. Από το 1974 μέχρι το 1998 κατετέθησαν για διάφορα θέματα τριάντα δύο αιτήσεις για τη σύσταση εξεταστικών επιτροπών. Αν και κατά το διάστημα αυτό συνέβησαν σοβαρά ατυχήματα, πολύνεκρα ατυχήματα, θλιβερά γεγονότα, κανένα κόμμα της εκάστοτε αντιπολίτευσης –είτε ήταν το ΠΑΣΟΚ αντιπολίτευση είτε ήταν η Νέα Δημοκρατία είτε τα μικρότερα κόμματα– δεν κατέθεσε αίτηση για σύσταση εξεταστικής επιτροπής για διερεύνηση θεμάτων που αφορούσαν αυτά τα τραγικά γεγονότα. Είναι προφανές ότι τα κόμματα τότε με υπευθυνότητα και ευαισθησία απέφυγαν να συνδέσουν τα τραγικά ατυχήματα και τη διάχυτη θλίψη της κοινής γνώμης με μικροκομματικά παιχνίδια.

Από το 1998 μέχρι σήμερα κατετέθησαν έντεκα αιτήσεις για σύσταση εξεταστικής επιτροπής, εκ των οποίων οι τέσσερις ήταν για τραγικά ατυχήματα που συνεκλόνησαν την κοινή γνώμη.

Ασφαλώς δεν είναι τυχαία η αλλαγή τακτικής της Νέας Δημοκρατίας στην κοινοβουλευτική αντιμετώπιση αυτών των τραγικών ατυχημάτων. Και προφανώς έχει σχέση με τις εσωτερικές εξελίξεις της Νέας Δημοκρατίας, τουτέστιν την αλλαγή ηγεσίας στη Νέα Δημοκρατία από το 1996.

Το 1998 η Νέα Δημοκρατία ζήτησε τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής για την υπόθεση της πτώσης του ουκρανικού αεροσκάφους «Γιάκοβλεφ». Το 1999 η Νέα Δημοκρατία ζήτησε και πάλι τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής για την υπόθεση του

αεροπορικού ατυχήματος του «Φάλλον». Το 2000 ζήτησε και πάλι εξεταστική επιτροπή για την υπόθεση του ναυαγίου του «Σάμινα». Σήμερα μετά το τραγικό ατύχημα των Τεμπών συνεχίζει την ίδια τακτική, η οποία τείνει πλέον να παγιωθεί. Κάθε ατύχημα και εξεταστική επιτροπή. Δεν υπήρξε μετά το 1998 σοβαρό πολύνεκρο ατύχημα με τραγικά αποτελέσματα που η Νέα Δημοκρατία να παρέλπει να ζητήσει τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής.

Βεβαίως, θα συμφωνήσουμε όλοι ότι η απώλεια μεγάλου αριθμού ανθρωπίνων ζωών δεν επιτρέπεται να προσφέρεται ως έδαφος για την οικοδόμηση αντιπολιτευτικής τακτικής. Το αντίθετο θα το χαρακτηρίζα ιδιαίτερος αποκρουστικό και απεχθές. Είμαι έτοιμος και αυτήν τη στιγμή να δεχθώ από πλευράς της Νέας Δημοκρατίας μία οποιαδήποτε ευλογοφανή αιτιολογία για την κατάθεση της σημερινής αίτησης για σύσταση εξεταστικής επιτροπής που θα διασκεδάσει την άποψη, που κυρίαρχα πλανάται σ' αυτήν την Αίθουσα, ότι με την κατάθεση και τη σημερινή συζήτηση της αίτησης η Νέα Δημοκρατία προσπαθεί να το εκμεταλλευθεί κομματικά από την πανελλήνια συγκίνηση που προκάλεσε αυτό το ατυχές γεγονός.

Μέχρι στιγμής πιστεύω ότι δεν υπήρξε πειστικό επιχείρημα που να ανατρέπει αυτήν την άποψη. Και τούτο το λέγω, γιατί με την κατάθεση αυτής της αίτησης προέκυψε ένα πελώριο ερώτημα στο οποίο θα πρέπει να απαντήσει η Αξιωματική Αντιπολίτευση.

Και εξηγούμαι. Στο κείμενο της αίτησης αναφέρει επί λέξει η Νέα Δημοκρατία: «Βεβαίως ως προς τα συγκεκριμένα αίτια και τους υπευθύνους του τραγικού ατυχήματος στα Τέμπη έχει ήδη ξεκινήσει δικαστική έρευνα στην οποία η Βουλή και η εκτελεστική εξουσία δεν είναι επιτρεπτό να αναμειχθούν καθ' οιονδήποτε τρόπο». Άρα αποκλείει από τη Βουλή –η Νέα Δημοκρατία– τη δυνατότητα να ασχοληθεί με τα πραγματικά αίτια του ατυχήματος. Ζητεί όμως παρακάτω –το λέω περιληπτικά– να διερευνηθεί η κατάσταση του εθνικού δικτύου και η οδική ασφάλεια.

Η Νέα Δημοκρατία είναι ένα μεγάλο κόμμα που ελπίζει μάλιστα να κυβερνήσει τη χώρα. Διαθέτει συγκεκριμένη δομή, οργάνωση, υποστηρικτικούς μηχανισμούς, συντονιστές, τομεάρχες, ανθυποτομεάρχες, Υπουργούς εν αναμονή κλπ. Ασφαλώς η Νέα Δημοκρατία δεν ανακάλυψε το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας και της υποδομής του εθνικού δικτύου μετά το πολύνεκρο ατύχημα. Δεν το ανακάλυψε τώρα, ασφαλώς το ήξερε. Μεγάλο κόμμα είναι. Έχει ανθρώπους που εργάζονται, την ενημερώνουν, δουλίζουν για τις πράξεις και τις αποφάσεις της.

Αφού, λοιπόν, έβλεπε ότι υπάρχει τόσο σοβαρό θέμα με την οδική ασφάλεια, με την υποδομή του εθνικού δικτύου, γιατί τόσο καιρό δεν ήσκησε τον προσήκοντα έλεγχο στην Κυβέρνηση γι' αυτά τα θέματα και επιχειρεί σήμερα να συνδέσει το τραγικό ατύχημα με παραλείψεις δήθεν της Κυβέρνησης;

Αυτό είναι το ερώτημα που πρέπει να απαντήσει η Αξιωματική Αντιπολίτευση για να δώσει και μία απάντηση, γιατί εξερράγησαν κάποιοι ομιλητές της Νέας Δημοκρατίας με την έκφραση «τυμβωρυχία».

Πρέπει να απαντήσει στο ερώτημα γιατί τόσο καιρό δεν μιλάγε για το οδικό δίκτυο και έρχεται σήμερα να το κάνει, μετά απ' αυτό το τραγικό ατύχημα, πολύ δε περισσότερο, αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι, μετά την ομολογία του οδηγού του φορτηγού ότι μπήκε στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας, ότι έτρεχε με υπερβολική ταχύτητα, ότι ήταν υπέρβαρος κατά πέντε τόνους. Αυτή η επιχειρούμενη σύνδεση που γίνεται σήμερα με το ατύχημα είναι τελείως εξωπραγματική και αυτό το λέω επιεικώς.

Κύριοι συνάδελφοι, είπα ότι δεν πρέπει να πω περισσότερα μετά την ομιλία του Αρχηγού της Νέας Δημοκρατίας. Το λέω αυτό, διότι οφείλω να ομολογήσω ότι η ομιλία του Αρχηγού της Νέας Δημοκρατίας εμένα τουλάχιστον με αιφνιδίασε, με εξέπληξε. Στην ομιλία του ήταν εξαιρετικά μετριοπαθής, με ήπιους τόνους και, θα έλεγα, με τόνους που δεν μας έχει συνηθίσει σ' αυτήν την Αίθουσα. Δήλωσε κατά τρόπο σαφέστατο ότι δεν κατηγορεί την Κυβέρνηση για τα τροχαία ατυχήματα και αποστασιοποιήθηκε από τις σκληρές εκφράσεις που αναγράφονται στο κείμενο της αίτησης για τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής.

Η ομιλία του, από άποψη φρασεολογίας, δεν είχε καμία σχέση με τη φρασεολογία της αίτησης που κατατέθηκε και συζητούμε σήμερα. Χρησιμοποίησε, γενικώς, ήπιες εκφράσεις. Εν ολίγοις, θα έλεγα ότι ανέπτυξε σε χαμηλούς, σε ήπιους τόνους μία επερώτηση για την οδική ασφάλεια προς τους Υπουργούς Μεταφορών, ΠΕΧΩΔΕ και Δημοσίας Τάξης. Αν και κατέληξε με την επωδό «να ψηφίσετε την πρόταση για τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής», νομίζω ότι τελικώς αυτήν την πρόταση ουσιαστικώς δεν την υποστήριξε. Έχω την αίσθηση ότι, έστω και την τελευταία στιγμή, αντελήφθη το ατυχές της κίνησης της κατάθεσης της αίτησης για σύσταση εξεταστικής επιτροπής και την εγκατέλειψε στην τύχη της. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Για να εξηγούμαστε, θα ήθελα να σας πω ότι αυτό δεν το λέω με κάποιο κομπασμό. Χαίρομαι γι' αυτήν τη μετριοπαθή εμφάνιση του Προέδρου της Νέας Δημοκρατίας που αποδοκίμασε αυτήν την εξωπραγματική αίτηση για σύσταση εξεταστικής επιτροπής.

Κύριοι συνάδελφοι, απ' ό,τι αντιλαμβάνομαι είμαι εκ των τελευταίων ομιλητών, διότι είναι ακόμα δύο, τρεις να μιλήσουν. Θα πω, λοιπόν, ότι η σημερινή συζήτηση διεξήχθη σ' ένα κλίμα αποφορτισμένο από εντάσεις, σε υψηλό επίπεδο και χαμηλούς τόνους. Πιστεύω ότι ήταν έκδηλη η διάθεση όλων των συναδέλφων, όλων των ομιλητών να βοηθήσουν στη λύση των οποίων προβλημάτων υπάρχουν, γιατί κανένας δεν υποστήριξε ότι δεν υπάρχουν προβλήματα και στο οδικό δίκτυο και στην οδική ασφάλεια. Χαίρομαι, λοιπόν, γι' αυτό το κλίμα, το οποίο επικράτησε.

Θα τελειώσω λέγοντας ότι όσο οι εξεταστικές επιτροπές, όπως είπα στην αρχή, όταν κατά καιρούς συνεκροτήθησαν, δεν κατέληξαν ποτέ σ' ένα ενιαίο πόρισμα, αλλά σε κεχωρισμένα πορίσματα, τα οποία ήταν αντιμαχόμενα μεταξύ τους. Αυτό δεν συνέβη όταν συνεστήθησαν διακομματικές επιτροπές. Οσάκις η Βουλή των Ελλήνων συγκρότησε διακομματικές επιτροπές, στη μεγάλη τους πλειοψηφία υπήρξε πόρισμα πάντα σχεδόν ομόφωνο. Γι' αυτό, λοιπόν, θα πρέπει να κρατήσουμε για το μέλλον την πρόταση που έκανε ο κ. Σκυλλάκος εκ μέρους του ΚΚΕ για διακομματική επιτροπή.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουρίδης): Ο κύριος Χρυσανθακόπουλος έχει το λόγο και μετά ο κ. Πολύζος και ο κ. Σπυριούνης.

Ορίστε, κύριε Χρυσανθακόπουλε, έχετε το λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΑΝΘΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριοι συνάδελφοι, στο μικρό αντίο, την οδύν και το θρήνο των είκοσι ένα χαμένων μαθητών προστίθεται σήμερα αντιπατικά ο μώμος και το φλόαρο μοιρολόι, το οποίο σε κάποια σημεία γίνεται πρόκληση διαμάχης, η οποία θλίβει κυριολεκτικά αυτούς που προσδοκώσαν, μέσα απ' αυτήν τη συζήτηση, η Βουλή να σταθεί στο ύψος της.

Πρώτη μέρα των πανελλαδικών εξετάσεων και η Νέα Δημοκρατία παίρνει μηδέν στα κοινοβουλευτικά, γιατί πράγματι μετέτρεψε την κατάθεση αυτής της πρότασης σε κλασική επερώτηση και μάλιστα, αν διαβάσουμε και το κείμενο, θα δούμε ότι είναι εκτός θέματος, γιατί αναφέρει με σαφήνεια «να μην αφήσουμε στο σκοτάδι κανέναν από τους γενικότερους λόγους που προκάλεσαν το ατύχημα» ή επίσης «να αναζητήσουμε και να αναδείξουμε τις εστίες εκείνες των πολιτικών και θεσμικών κενών».

Σαφέστατα μιλάει για διακομματική επιτροπή. Δεν μιλάει για εξεταστική επιτροπή. Και μάλιστα, απ' ό,τι φάνηκε, ο ένοχος αυτής της ιστορίας, ο κ. Παυλόπουλος –γιατί μάλλον αυτός παρέσυρε τη Νέα Δημοκρατία σε τέτοια κοινοβουλευτική παρέκκλιση– τανυζόμενος από τα έδρανα της Βουλής, έπεσε μέσα στα καρστικά φαινόμενα, τα οποία διαπίστωσε στην Τρίπολη και έπεσε πολύ βαθιά, γιατί απαιτήσε από μας να απευθυνθούμε στις θεϊκές δυνάμεις, οι οποίες προχώρησαν στην πυρογέννηση και δημιουργήσαν εκεί καρστικά φαινόμενα για να έχουμε καταβύθιση του δρόμου από τις πολλές βροχές και κινήθηκε σ' έναν άξονα μιας αντιπαράθεσης με οξύτητα, με

δικανική κενολογία.

Γι' αυτό και πράγματι ο κ. Καραμανλής τον μέμφθηκε από την ομιλία του, λέγοντας ότι εδώ πρέπει να δούμε απ' όλες τις πλευρές, πώς αντιμετωπίζεται ένα πρόβλημα και να μην εγκλωβιστούμε σε μια πλειοδοσία συναισθηματική μέσα από καταγραφή κομματικών δυνάμεων, οδηγώντας με υπερβολική ταχύτητα σε μια μετωπική σύγκρουση με την Κυβέρνηση, από ένα όχημα εξουσίας το οποίο όμως δεν έχει εξασφαλίσει την τροχιοδρόμησή του, γιατί εκτρέπεται διαρκώς και στον κοινοβουλευτικό βίο και στα ήθη τα οποία πρέπει να επικρατούν σ' αυτήν την Αίθουσα.

Δεν έχει περάσει από τη λαϊκή έγκριση και δεν θα περάσει απ' ό,τι φαίνεται, γιατί πολλαπλώς υποπίπτουν σε διαρκείς αντιφάσεις στις οποίες βέβαια βρήκαν και έναν ουραγό. Έκανε ένα λάθος σήμερα ο Συνασπισμός. Παρασύρθηκε στην κλασική προσπάθεια διαφοροποίησης Συνασπισμού-Κ.Κ.Ε. –έτσι μπορεί να ερμηνευτεί– ώστε επιχειρηματολογώντας υπέρ της διακομματικής να ζητάει εξεταστική.

Εξεταστική επιτροπή σημαίνει ότι κάνουμε προανάκριση για ποινικές ευθύνες για να στείλουμε στον εισαγγελέα κάποιον που είναι ένοχος. Η απονομή των ποινικών ευθυνών δεν έχει καμία σχέση με το άλλο σκέλος της διακομματικής επιτροπής, η οποία βγάζει πόρισμα. Και πώς οι περισσότερες ομιλίες συγκλίνουν ασθμαίνοντας στη διατύπωση στοιχείων πορίσματος και το τελικό αιτούμενο είναι να γίνει ψηφοφορία για εξεταστική επιτροπή, στην οποία η Νέα Δημοκρατία που υπέγραψε προαναγγέλλει ότι δεν υπάρχουν ποινικές ευθύνες Υπουργών, κανενός πολιτικές ευθύνες, αλλά πρέπει να δούμε πώς θα είναι καλύτερη η οδική ασφάλεια, πώς οι δρόμοι θα είναι κατασκευασμένοι με καλύτερα υλικά, ώστε να μην έχουν ολισθηρότητα;

Επίσης ακούσαμε και το άλλο. Είμαστε κατηγορούμενοι, γιατί ακόμα δεν εγκαινιάσαμε την Εγνατία. Αν όμως την εγκαινιάσουμε του χρόνου πριν από τις εκλογές, τότε τι θα είμαστε; Θα είμαστε καθυστερημένοι, γιατί δεν την εγκαινιάσαμε μερικά χρόνια πριν. Έτσι λέει η Νέα Δημοκρατία. Δηλαδή αυτή τη στιγμή μέμφεται το ΠΑΣΟΚ για τους ρυθμούς της άσκησης του κυβερνητικού του έργου και όχι για το ίδιο το κυβερνητικό του έργο το οποίο προχωράει.

Αυτή είναι, λοιπόν, η Αντιπολίτευση, νωθή, εκτός πραγματικότητας, συγχυσμένη και σαφώς σήμερα, μέσα από μια μεγάλη αποτυχία...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΑΝΘΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

...θα καταγράψει ένα ακόμα ατόπημα, το οποίο θα την οδηγήσει περιθωριοποιημένη στην επερχόμενη –πρέπει να το τονίσω– περίοδο των διακοπών, με οκνηρές ονειρώσεις θερινής νυκτός για εξουσία.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Παναγιώτης Σγουριδής): Θα παρακαλέσω όλους τους συναδέλφους να μην υπερβαίνουν το πεντάλεπτο, γιατί έχουμε ανελαστικό χρόνο για την ψηφοφορία.

Το λόγο έχει ο κ. Πολύζος.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΠΟΛΥΖΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι το ελάχιστο χρέος απέναντι στα παιδιά που έχασαν τη ζωή τους, στις οικογένειές τους, αλλά και σε ολόκληρο τον ελληνικό λαό, να διερευνήσουμε τις ευθύνες αυτού του τραγικού γεγονότος αλλά και να επισημάνουμε τις μεγάλες παραλείψεις της Κυβέρνησης.

Είναι δε μεγάλη η ευθύνη, η παράλειψη, η αδιαφορία και η ανικανότητα των κυβερνήσεων των τελευταίων ετών, διότι η Ελλάδα δεν έχει ακόμη μία ασφαλή εθνική οδό μεγάλης σημασίας, όπως είναι η ΠΑΘΕ. Αν η ΠΑΘΕ είχε ολοκληρωθεί, ίσως να μην είχαμε αυτό το τραγικό συμβάν.

Όμως, ακόμη μεγαλύτερη αγανάκτηση προκάλεσε η διαπίστωση ότι και εκεί που έγιναν ορισμένα έργα, αυτά όχι μόνο δεν βελτίωσαν τις συνθήκες, αλλά αντίθετα αποτελούν εστίες πρόκλησης μεγαλύτερων κινδύνων.

Υπήρχαν αστοχίες στο σχεδιασμό και ατέλειες στην εκτέλεση πολλών έργων. Ορισμένες τεχνικές εταιρείες εκμεταλλεύτηκαν

την έλλειψη ελέγχου και ενήργησαν κατά τρόπο επιβαρυντικό για την ασφάλεια των πολιτών.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι τα έργα της ΠΑΘΕ και της ΕΡΓΟΣΕ στο Νομό Πιερίας. Εξαιτίας της έλλειψης ή των πλημμελών μελετών, αλλά και των κατασκευαστικών αστοχιών, οι κίνδυνοι που απειλούν, κυρίως τη νότια Πιερία, έχουν πολλαπλασιαστεί.

Θα καταθέσω στη συνέχεια για τα Πρακτικά ένα έγγραφο του Δημάρχου Λιτοχώρου, ο οποίος ανήκει στο κυβερνών κόμμα, από το οποίο προκύπτει ότι η κατασκευή της ΠΑΘΕ στο τμήμα Σκοτίνα-Κατερίνη άρχισε, χωρίς να υπάρχει οριστική μελέτη.

Όμως, οι φωνές αγωνίας της τοπικής και της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης, αλλά και οι δικές μας δεν εισακούστηκαν και τα αποτελέσματα είναι τραγικά. Οι περιοχές της νότιας Πιερίας έχουν πλημμυρίσει επανειλημμένα λόγω υπαιτιότητας των έργων της ΠΑΘΕ και ΕΡΓΟΣΕ.

Ο κόμβος της Λεπτοκαρυάς αποτελεί επικίνδυνο, κατασκευαστικό και περιβαλλοντικό έκτρωμα. Έγινε σε τόσο μεγάλη απόσταση από τον οικισμό που δημιουργήσε στην όδρα του δήμου, την Λεπτοκαρυά, οικονομικό μαρασμό.

Η σύγχυση στη Σκοτίνα είναι τόσο μεγάλη που δεν μπορεί να διακρίνει κανείς την είσοδο και την έξοδο του οικισμού.

Στην Κατερίνη ήδη η υπογειοποίηση καθυστέρησε κατά τρόπο ανεπίτρεπτο.

Στον Πλαταμώνα έχουν υποστεί καταστροφές μέχρι και τα σπίτια και κινδυνεύουν να καταρρεύσουν από τις κακοτεχνίες στα έργα της σιδηροδρομικής γραμμής.

Εύλογα αναρωτιέται κανείς: Τι έγιναν τα δύο μισά Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης; Ποια έργα οδοποιίας εθνικής σημασίας έγιναν; Η ΠΑΘΕ, η Εγνατία, ποια; Ποιοι κυβερνητικοί και κρατικοί λειτουργοί δεν έκαναν το καθήκον τους;

Πότε, επιτέλους, ο Έλληνας οικογενειάρχης και ο σωστός επαγγελματίας θα μπορέσει να έχει στη διάθεσή του έναν ασφαλή ευρωπαϊκό δρόμο; Πότε θα πάψουν οι γονείς να ξενοχτούν από την αγωνία, όταν τα παιδιά τους πηγαίνουν μία εκδρομή;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι αλήθεια πως ό,τι και να πούμε απόψε, όποιο και να είναι το αποτέλεσμα της συζήτησης, ελάχιστα θα βοηθήσουμε τις οικογένειες των αδικοχαμένων παιδιών της Ημαθίας.

Οφείλουμε, όμως, να κάνουμε καθετί που περνά από το χέρι μας, όλοι μαζί, προκειμένου να μην ξαναζητήσουμε ανάλογη τραγωδία.

Η Νέα Δημοκρατία σήμερα, ως Αντιπολίτευση, έκανε την πρόταση για τη συγκρότηση της εξεταστικής επιτροπής. Αύριο ως κυβέρνηση θα δείξει και πάλι στον ελληνικό λαό τι σημαίνει χρηστή διοίκηση, με σεβασμό στην ανθρώπινη ζωή, αλλά και στην ανθρώπινη αξιοπρέπεια. Αλλά και κάτι ακόμη. Θα είναι η κυβέρνηση που με το παράδειγμα της θα αποκαταστήσει τις έννοιες της ευθύνης και της υπευθυνότητας στις κοινωνικές σχέσεις. Δύο έννοιες που έχουν λησμονηθεί από τις κυβερνήσεις των τελευταίων ετών.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Ευάγγελος Πολύζος κατέθετε για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

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

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΣΠΥΡΙΟΥΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θεωρώ μέγιστο κοινοβουλευτικό καθήκον την ευθύνη για την προστασία του πολιτικού κόσμου. Μην αδικείτε τους εαυτούς σας, όλοι οι κύριοι των κομμάτων. Και τους αδικούμε όταν υπερβαίνουμε το όριο της καλοπροαίρετης κριτικής. Αυτό από τη μία πλευρά. Και από την άλλη πλευρά η Αντιπολίτευση ασκεί ένα συνταγματικό δικαίωμα και στήνεται στον τοίχο από τη Συμπολίτευση γιατί το άσκησε. Το Σύνταγμα με τη διαύγεια του άρθρου 144, με τις οκτώ παραγράφους δεν αφήνει κανένα κενό στην εκτίμηση των λόγων που οδήγησαν το συντακτικό νομοθέτη στη συγκρότησή του. Και είναι δικαίωμα η πρόταση εξεταστικής επιτροπής, γιατί

και ειδικό είναι το θέμα και συντρέχον δημόσιο συμφέρον υπάρχει. Επομένως το σχήμα του άρθρου 144 δικαιώνει πλήρως την κίνηση της Νέας Δημοκρατίας.

Τι αδικεί την κίνηση της Νέας Δημοκρατίας και μη σπεύδετε κάποιος να στεναχωρηθείτε. Την αδικεί η πολιτική πλευρά. Μόλις το διάβασα εισερχόμενος στη Βουλή, κύριε Υπουργέ, είπα ότι είναι λάθος της Νέας Δημοκρατίας. Τι θα περίμενα; Μία προ ημερησίας διατάξεως συζήτηση, ώστε να βγουν συμπεράσματα και να αναπτυχθούν οι θέσεις. Να γονιμοποιηθεί ο διάλογος, χωρίς την προκατάληψη που δημιουργεί η υπόνοια της κομματικής επιδίωξης εις βάρος της πρότασης της Νέας Δημοκρατίας.

Θα μπορούσαμε, κύριοι συνάδελφοι, να συνεννοηθούμε -νομίζω ότι δεν είναι και τυπικά αργά- να συγκροτήσουμε μία διακομματική επιτροπή. Να μελετήσει, να προβάλει τα συγκεκριμένα ατυχήματα. Να τα προβάλει μέσα στο υφιστάμενο πλαίσιο της πραγματικότητας -θεσμικό, πολιτικό, ελεγκτικό- γιατί σαφώς υπάρχουν πάντοτε κενά. Ποτέ ό,τι είναι ανθρώπινο δεν είναι απολύτως τέλει και άρτιο. Είναι πάντοτε το «πρώτο σκαλί» του Καβάφη, του ποιητή. Είναι ποιητικό το έργο μας, όταν αναφέρεται στην επιδίωξη του εθνικού συμφέροντος, όταν περιέχει τον αγώνα για την πατρίδα μας. Είναι ποιητικό το έργο του πολιτικού. Είμαστε, λοιπόν, στο πρώτο σκαλί και αυτό είναι θρίαμβος, γιατί από το πρώτο σκαλί θα πας στο δεύτερο και πάει λέγοντας.

Όλες οι κυβερνήσεις έχουν και τα θετικά τους και τα αρνητικά τους και η παρούσα Κυβέρνηση έχει πλείστα όσα αρνητικά, όπως και οι παρελθούσες. Μου έκανε εξαιρετική εντύπωση, χωρίς να αδικώ τους λοιπούς συναδέλφους και ο λόγος του Προέδρου της Νέας Δημοκρατίας και ο λόγος του συναδέλφου μου και Υπουργού Γιάννη Τσακλίδη, ο οποίος με παρηγορία και εντιμότητα, με ξεκάθαρη και συναινετική διάθεση περιέγραψε πώς προβάλλεται το συνολικό σύστημα οδικής ασφάλειας μέσα στη σύγχρονη πραγματικότητα, για την οποία πραγματικότητα ευθύνονται ποικιλοτρόπως πολλές πλευρές και ευθυνόμαστε όλοι μας γι' αυτό.

Τι γίνεται τώρα με αυτό το πελώριο πράγματι θέμα; Οι τέσσερις λόγοι που ανέφερε ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας, πιστεύω ότι περιβάλλουν σε βάθος και απεικονίζουν με παραστατικό τρόπο την υφιστάμενη πραγματικότητα.

Πράγματι χρήζει ειδικής και σε βάθος μελέτης το θέμα «οδική ασφάλεια». Και η πρόταση της Διακομματικής Επιτροπής του 1996 εξακολουθεί να έχει πάντοτε το κύρος του επίκαιρου και του βαθώς τέμνοντος ένα πολύχρονο πολυσύνθετο πρόβλημα.

Κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι και με τις θέσεις που αναπτύχθηκαν εκατέρωθεν και με την πρόταση του κ. Σκυλλάκου, μπορούμε να μετακινηθούμε -τυπικά, σχηματικά δεν νομίζω ότι υπάρχει πρόβλημα, οι ειδικοί να μας το λύσουν εάν υπάρχει- να συγκροτηθεί μία νέα διακομματική επιτροπή -συντάσσομαι δηλαδή με την άποψη του κ. Σκυλλάκου- κύριε Υπουργέ και να φωτίσει πολύπλευρα και σε βάθος το ειδικό εθνικό συμφέροντος, ειδικό θέμα που καλύπτει και την ενεργοποίηση του άρθρου 144.

Για τους λόγους αυτούς, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, θα καταψηφίσω την πρότασή σας, ενώ είχα τη διάθεση να την ψηφίσω. Πηγαίνετε στην ενδιάμεση, στη συναινετική, γιατί και από τον Πρόεδρο της Νέας Δημοκρατίας εκπέμφθηκε ακριβώς αυτή η σύνθεση τρόπων τινά, να πάμε σε μία διακομματική επιτροπή να εξετάσει το θέμα.

Καταψηφίζω την πρόταση.

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

ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΑΛΚΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με ψυχή πονεμένη από το συμβάν της τραγωδίας των Τεμπών όπου βρήκαν άδικο θάνατο είκοσι ένας μαθητές και μαθήτριες του Λυκείου Μακροχωρίου της εκλογικής μου περιφέρειας, είμαι σήμερα στο Βήμα της Βουλής, προκειμένου να μιλήσω για κάτι που όλοι ευχόμαστε να μην είχε συμβεί ποτέ.

Ειλικρίνεια σας λέω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κανένας δε θα ήθελε να ζησει τις στιγμές που ζήσαμε, όμως δεν είναι της ώρας να αναφερθούμε σε αυτά. Ακόμη και σήμερα που έχει

περάσει ένας μήνας από αυτό το τραγικό περιστατικό, το πλέον τραγικό στη σύγχρονη ιστορία του Νομού Ημαθίας, παντού πλανώνται μερικά σκληρά αλλά και λογικά ερωτήματα. Γιατί να χαθούν τόσο αναίτια και τόσο άδικα αυτές οι αθώες ψυχές; Γιατί και πάλι στην περιοχή των Τεμπών έγινε ένα δυστύχημα που κόστισε τη ζωή τόσοων αθώων συνανθρώπων μας; Μέχρι πότε θα υπάρχουν δρόμοι καρμανιόλες στην Ελλάδα του 2003, στην Ελλάδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης;

Στα ερωτήματα αυτά και σε πολλά άλλα καλείστε σήμερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Κυβέρνησης, να δώσετε απαντήσεις με ειλικρίνεια και με το χέρι στην καρδιά. Η Νέα Δημοκρατία πολύ ορθά φέρνει το θέμα στη Βουλή, ζητώντας να διερευνηθούν σε όλες τις διαστάσεις τους τα αίτια του συγκεκριμένου τραγικού δυστυχήματος. Ακατανόητη όμως είναι η άρνηση της Κυβέρνησης να μη δεχθεί να διερευνηθούν τα αίτια και θα τολμούσα να πω ότι είναι πολιτικό θράσος να μέμφεστε την Αντιπολίτευση, τη Νέα Δημοκρατία, γιατί κάνει χρήση του συνταγματικού δικαιώματος και φέρνει το θέμα στη Βουλή για τη διερεύνηση των αιτίων. Το οφείλετε, κύριοι συνάδελφοι της Πλειοψηφίας στη μνήμη των αδικοχαμένων παιδιών μας. Άλλωστε το 1996-1997 συγκροτήθηκε διακομματική επιτροπή για τροχαία ατυχήματα αλλά έμεινε μόνο στα χαρτιά. Δεν λειτουργήσε ποτέ.

Είναι αλήθεια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι στη χώρα μας κάθε λίγο συμβαίνει ένα πολύ τραγικό δυστύχημα. Πολιτικά ελικόπτερα κρατικών υπηρεσιών πέφτουν και συντρίβονται στις θάλασσες το ένα μετά το άλλο. Πλοία βυθίζονται και πνίγονται δεκάδες συμπατριώτες μας. Λεωφορεία συγκρούονται ή καταστρέφονται πάνω στους δρόμους σε ώρα δρομολογίων είτε πέφτοντας σε ποτάμι είτε πέφτοντας σε γκρεμό. Αποτελεί μεγάλη προσβολή για τη χώρα μας να χάνονται τόσες ζωές και σίγουρα όλα αυτά αποτελούν προσβολή προς τον ίδιο τον πολιτισμό και την ιστορία μας.

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

Τα Τέμπη, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ήταν το αποκορύφωμα που μας έκανε να αγανακτήσουμε και να αναζητήσουμε επιτέλους τα αίτια όλων αυτών των τραγικών περιστατικών που έχουν για την πατρίδα μας το μεγαλύτερο και ακριβότερο κόστος, γιατί το κόστος αυτό το πληρώνουμε σε ανθρώπινες ζωές. Και βεβαίως ήρθε η ώρα να πούμε τα πράγματα με το όνομά τους τόσο για να δώσουμε απαντήσεις για τον άδικο χαμό όλων αυτών των αθώων θυμάτων όσο και για να συμβάλουμε, αν γίνεται και όσο γίνεται, στο να περιοριστούν στη χώρα μας παρόμοια τραγικά φαινόμενα.

Αποδίδουμε κατ' αρχάς στην Κυβέρνηση τεράστιες ευθύνες λόγω ανυπαρξίας ελέγχου από τα όργανα του κράτους εκεί που πρέπει, στα οχήματα που κινούνται στους δρόμους, στους οδηγούς τους και στα φορτία τους.

Κατηγορούμε ευθέως την Κυβέρνηση για το ευρύ και γενικό επίπεδο χαλάρωσης, ασυδοσίας και αναξιοκρατίας που επικρατεί τα τελευταία χρόνια σε όλους τους τομείς των κρατικών υπηρεσιών.

Δεν σκοτώθηκαν απλά, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αλλά δολοφονήθηκαν είκοσι ένα δεκαεξάχρονα παιδιά εκείνο το κυριακάτικο βράδυ στα Τέμπη. Ποιοι επιτέλους είναι οι δολοφόνοι και οι ηθικοί αυτουργοί της δολοφονίας αυτών των παιδιών;

Οι καθ' ύλην αρμόδιοι κυβερνητικοί παράγοντες έχουν υποχρέωση να απαντήσουν στα ερωτήματα που θα τεθούν. Ως πότε στα Τέμπη και σε άλλες περιοχές της χώρας θα υπάρχουν δρόμοι τόσο φονικοί και τόσο ξεπερασμένοι τεχνολογικά; Πότε θα προχωρήσουν επιτέλους τα οδικά έργα στα Τέμπη και σε άλλες περιοχές της χώρας και πότε θα σταματήσει το όργιο της σπατάλης των ευρωπαϊκών και κρατικών κονδυλίων που εγκρίνονται αρχικά για σήραγγες, δρόμους, τούνελ και γέφυρες και στο τέλος μόνο γι' αυτά δεν ξοδεύονται; Πότε θα ξεκινήσουν ουσιαστικοί και μόνιμοι έλεγχοι στους δρόμους της χώρας για να σταματήσουν να κυκλοφορούν οχήματα-καρμανιόλες, οχήματα υπερφορτωμένα και οδηγοί ασυνείδητοι που πρώτα απ' όλους προσβάλλουν τον ίδιο τον κλάδο τους, που κατά βάση

αποτελείται από τίμιους και ευσυνείδητους μεροκαματιάρηδες; Ποιοι είναι τελικά οι ακριβείς λόγοι που οδήγησαν στο δυστύχημα των Τεμπών και κατά πόσο πρόκειται να αποδοθούν οι ευθύνες στους φυσικούς και ηθικούς αυτουργούς της τραγωδίας;

Σε αυτά τα ερωτήματα και σε άλλα πολλά καλείστε να απαντήσετε σήμερα, κύριοι της Κυβέρνησης, στην προσπάθεια να διερευνήσουμε τα αίτια του τραγικού δυστυχήματος των Τεμπών. Όχι βέβαια ότι θα ησυχάσουν οι ψυχές των αδικημένων παιδιών αν γίνει αυτό σήμερα, αλλά τουλάχιστον ίσως θα συμβάλουμε στο να μην υπάρξει άλλος παρόμοιος θρήνος από λάθη και παραλείψεις της ελληνικής πολιτείας, που αν μη τι άλλο οφείλει να παρέχει τη στοιχειώδη ασφάλεια στους πολίτες της, όταν αυτοί κινούνται στο εθνικό οδικό δίκτυο της χώρας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Βούλγαρης έχει το λόγο.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μετά τα δύο τραγικά και μεγάλα δυστυχήματα που έγιναν στο εθνικό οδικό δίκτυο, αυτό που θα πρέπει να κάνουμε σήμερα στη Βουλή είναι να ζητήσουμε και εμείς μία μεγάλη συγγνώμη από τους γονείς και τους συγγενείς των θυμάτων της ασφάλτου και να αναζητήσουμε και εμείς, ως εκπρόσωποι του λαού, τις προσωπικές μας ευθύνες για ένα καθαρά κοινωνικό και όχι πολιτικό ζήτημα.

Ξέρετε γιατί είναι κοινωνικό ζήτημα και πρόβλημα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Γιατί περίπου το 75% των θανατηφόρων ατυχημάτων οφείλονται στη συμπεριφορά των οδηγών, μία συμπεριφορά που έχει χαρακτηριστεί όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και από τις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ως «επιθετική οδήγηση». Και γι' αυτή την «επιθετική οδήγηση», κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλοι εμείς έχουμε την ευθύνη μας, για την ανοχή που δείχνουμε για τα παιδιά μας, για τους συγγενείς μας, για τον περιγύρο μας, για όλους αυτούς που οδηγούν στους ελληνικούς δρόμους. Και βέβαια αυτή η επιθετική οδήγηση χαρακτηρίζεται από παράνομα προσπεράσματα, από παραβίαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, από τον παραβίαση του κόκκινου σηματοδότη, από την παραβίαση των πινακίδων της οδικής σήμανσης. Μόνο το 25% των ατυχημάτων οφείλονται στους παράγοντες «αυτοκίνητο» και «κατάσταση δρόμων».

Τι άλλο μας «διδάσκουν» τα στατιστικά στοιχεία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Μας αναφέρουν ότι στα αστικά κέντρα γίνονται τα περισσότερα ατυχήματα και στο εθνικό οδικό δίκτυο γίνονται τα λιγότερα ατυχήματα. Αν πάρουμε όμως την αναλογία θανατηφόρων ατυχημάτων προς το σύνολο των ατυχημάτων, τα περισσότερα θανατηφόρα ατυχήματα γίνονται στην εθνική οδό, με κύριο αίτιο τη μεγάλη ταχύτητα και την παράνομη οδήγηση σε σχέση με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Επίσης, τα στατιστικά στοιχεία μας δίνουν και ένα άλλο στοιχείο, ότι τα μεγαλύτερα θανατηφόρα ατυχήματα γίνονται σε αργίες, Σαββατοκύριακα και κυρίως με φορτηγά αυτοκίνητα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εκτός από τις ανθρώπινες ζωές η κοινωνία μας σήμερα πληρώνει και το τίμημα εκατοντάδων συνανθρώπων μας που καλούνται να περάσουν το υπόλοιπο της ζωής τους στα αναπηρικά καρότσια.

Τι έκαναν η πολιτεία και η Κυβέρνηση μέχρι σήμερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι; Πρώτον, έχουν συστήσει την διυπουργική επιτροπή οδικής ασφάλειας με πρόεδρο τον εκάστοτε Υπουργό Δημόσιας Τάξης και συναρμόδια Υπουργεία τα Μεταφορών, Υγείας και Πρόνοιας, ΥΠΕΧΩΔΕ και ΥΠΕΘΟ προκειμένου να γίνεται καλύτερος συντονισμός στη δράση όλων των ενεργειών που έχει κάθε Υπουργείο ξεχωριστά ως αρμοδιότητα.

Δεύτερον, εγκρίθηκε και εφαρμόζεται για πρώτη φορά ένα εθνικό πρόγραμμα δράσης που συνένταξε το Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο με διεθνή στάνταρντς, το οποίο ανακοινώθηκε παρουσία του Προέδρου της Δημοκρατίας και άρχισε να υλοποιείται.

Τρίτον, αυτό το πρόγραμμα δράσης επενδύεται με οικονομι-

κούς πόρους εθνικούς και κοινοτικούς και σ' αυτό το πρόγραμμα οφείλεται και το γεγονός ότι το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και ειδικότερα η Τροχαία έχουν προχωρήσει σε ένα μεγάλο πρόγραμμα εξοπλισμού με τα πιο σύγχρονα μηχανήματα, για να ελέγχουν το εθνικό και το υπόλοιπο οδικό δίκτυο στη χώρα μας.

Τέταρτον, υιοθετήθηκε η λειτουργία της εθνικής επιτροπής οδικής ασφάλειας με έμπειρους στα θέματα αυτά επιστήμονες και δημοσιογράφους, κάτι που είχε προτείνει και η διακομματική επιτροπή της Βουλής.

Κύριοι συνάδελφοι, ο Υπουργός Μεταφορών, ο Υφυπουργός ΥΠΕΧΩΔΕ και ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης μας ανέλυσαν ότι έχουμε κάνει μέχρι σήμερα και αυτό είναι πράγματι ένα πολύ σημαντικό έργο. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών έχει προχωρήσει σε νομοθετικές ρυθμίσεις για τα αυτοκίνητα, έθεσε όριο ηλικίας για τα λεωφορεία δημόσιας χρήσης, προχώρησε στα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής, προχώρησε σ' έναν αντικειμενικό τρόπο, μέσω ηλεκτρονικών υπολογιστών, χορήγησης διπλωμάτων οδήγησης.

Το ΥΠΕΧΩΔΕ αντίστοιχα προχωρεί σε βελτιώσεις στα «γκρίζα» σημεία, δηλαδή στα σημεία του οδικού δικτύου όπου γίνονται μεγάλα ατυχήματα.

Το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης κάνει συνεχείς ελέγχους για τη μέθη, για τα προσπεράσματα και έχουμε μία σημαντική μείωση των ατυχημάτων. Σύμφωνα με στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχουμε 15% μείωση το 2002 σε σχέση με το 2001, με αντίστοιχη μείωση 5,4% κατά μέσο όρο στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτά τα μέτρα αρχίζουν και αποδίδουν. Το εθνικό σχέδιο δράσης αρχίζει να αποδίδει.

Βέβαια πρέπει να πούμε ότι τέτοια μεγάλα ατυχήματα συμβαίνουν και στα άλλα οδικά δίκτυα. Εγώ μπορώ να αναφέρω και ένα ατύχημα συγγενικού προσώπου που ήταν θανατηφόρο, που έγινε σε δρόμο της Ελβετίας, όπου ένα φορτηγό κτύπησε δύο αυτοκίνητα. Τον παράγοντα άνθρωπο πρέπει να τον ελέγξουμε -εκτός από το θεσμικό πλαίσιο- και με την προσωπική μας συνεισφορά και δραστηριότητα, γιατί εμείς εκπροσωπούμε τον ελληνικό λαό.

Κύριοι συνάδελφοι, τελειώνοντας θα κάνω δύο προτάσεις, διότι πιστεύω ότι απ' αυτήν τη συζήτηση πρέπει να βγαίνουν και ορισμένα συμπεράσματα. Η μία πρόταση που απευθύνεται στην Κυβέρνηση είναι ότι μέχρι να ολοκληρωθεί ο οδικός άξονας Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη, που έχει τη μεγαλύτερη κυκλοφοριακή φόρτιση και μέχρι να κατασκευαστεί το τοιχίο στη μέση, πρέπει να υπάρχει απαγόρευση φορτηγών για όλα τα Σαββατοκύριακα, όχι μόνο για τις αργίες και για τις γιορτές.

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

Δεύτερον, πρέπει να γίνει μία ανοιχτή συζήτηση στην αρμόδια κοινοβουλευτική επιτροπή της Βουλής γι' αυτήν τη λειτουργία της διυπουργικής επιτροπής και για το ποια είναι τα αποτελέσματα του εθνικού σχεδίου δράσης μέχρι σήμερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ολοκληρώστε, κυρίες Βούλγαρη.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΗΣ: Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε.

Κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, επιλέξατε ένα λάθος θέμα για να ζητήσετε τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής, διότι η αποκατάσταση της ανθρώπινης αμέλειας, της ασυνέπειας, της ασυνειδησίας είναι πρόβλημα της κοινωνίας μας κι όχι αντικείμενο πολιτικής αντιπαράθεσης, που όλοι γνωρίζουμε ότι θα είναι η κατάληξη της διαδικασίας της εξεταστικής επιτροπής.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

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

ΗΛΙΑΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μέσα σε έντονο κλίμα οδύνης και βαθύτατου πένθους, ολόκληρη η Ημαθία θρηνεί για το χαμό εικοσιμίας ψυχών που θυσιάστηκαν άδικα. Μετά την πάροδο αρκετών ημερών, όταν ο πόνος γίνεται μεγαλύτερος για τους οικείους των παιδιών αυτών, όταν μιλάει

η θλίψη, τα μεγάλα λόγια είναι περιττά.

Μετά το τελευταίο δυστύχημα με το λεωφορείο που έπεσε από τη γέφυρα του ποταμού Αλιάκμονα, επανήλθαν στο προσκήνιο οι συζητήσεις περί ελλείψεων της πολιτείας τόσο ως προς τον έλεγχο των φορτηγών αυτοκινήτων όσο και ως προς την κατάσταση των δρόμων. Είναι, λοιπόν, κακό να αναζητηθούν τυχόν ολιγωρίες για το συμβάν;

Επί είκοσι χρόνια, κανένα απολύτως σοβαρό μέτρο δεν ελήφθη από τα αρμόδια Υπουργεία για την καλύτερη και ουσιαστικότερη αστυνόμευση των εθνικών οδών. Οι μέχρι τώρα στοιχειώδεις έλεγχοι επαφίονταν στην καλή θέληση ορισμένων αστυνομικών.

Ποια είναι μέχρι σήμερα η υλικοτεχνική υποδομή για τον έλεγχο και την προστασία της κίνησης στους εθνικούς δρόμους; Απολύτως καμία. Η Κυβέρνηση και πάλι αρκέστηκε στο να κατηγορεί την Αντιπολίτευση.

Δεν αναδεικνύει η τραγωδία στα Τέμπη, δυστυχώς, για μια ακόμη φορά τις σημαντικότερες καθυστερήσεις και παραλείψεις καθώς και τις επαγόμενες τεράστιες πολιτικές ευθύνες στην κατασκευή του κύριου οδικού άξονα της χώρας, τον αυτοκινητόδρομο Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Ευζώνων (ΠΑΘΕ); Έχει αναφερθεί από πολλούς ομιλητές και δεν θα επανέλθω, για τις κακοτεχνίες και την αργοπορία που μέχρι το 2000 έπρεπε να είχε τελειώσει αυτός ο δρόμος και δυστυχώς δεν θα τελειώσει μέχρι το 2010!

Όπως υποστηρίζουν οι αρμόδιες αρχές, το 3850 χιλιόμετρο της εθνικής οδού Αθηνών-Θεσσαλονίκης -όπου συνέβη το εγκληματικό ατύχημα- είχε πρόσφατα συντηρηθεί και ενισχυθεί με αντιολισθηρό τάπητα και πλήρη ηλεκτροφωτισμό. Ποια ήταν η παθητική ασφάλεια που παρείχε ο δρόμος προς αποφυγή του ατυχήματος; Καμία. Θα έπρεπε να είχε παραδοθεί ήδη το νέο τμήμα του αυτοκινητόδρομου μήκους είκοσι πέντε χιλιομέτρων από τον Ευαγγελισμό μέχρι τη Σκοτίνα, με τις σήραγγες και τις γέφυρες. Πού είναι αυτές οι σήραγγες, πού είναι οι γέφυρες; Θα είχαμε γλιτώσει τη ζωή αυτών των ανθρώπων που σήμερα κλαίει όχι μόνο ο Νομός Ημαθίας, αλλά όλη η Ελλάδα.

Έτσι ο βασικός οδικός άξονας της χώρας που έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί, δυστυχώς, δεν θα ολοκληρωθεί όχι με το Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης αλλά ούτε με το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Ο δε ρόλος της Τροχαίας πολλές φορές είναι υποβαθμισμένος, διότι δεν τηρούνται ούτε καν τα στοιχειώδη μέτρα ασφαλείας και δεν γίνεται κανένας έλεγχος σε όλη την διάρκεια της οδικής συμπεριφοράς ξεκινώντας από τον τρόπο κτήσης των διπλωμάτων οδήγησης μέχρι την τήρηση των κοινοτικών οδηγιών για το πώς πρέπει να συμπεριφέρονται και να οδηγούν όλοι οι οδηγοί, πολύ δε περισσότερο οι επαγγελματίες, γιατί αν οι έλεγχοι ήταν εκ των προτέρων πιο επιστάμενοι, δεν θα θρηνούσαμε τόσα ατυχήματα αλλά ούτε και τόσα δράματα καθημερινά. Σήμερα όμως, η συζήτηση αυτή δεν έχει μόνο ως αντικείμενο την απόδοση ευθυνών. Πρέπει όλες οι πολιτικές δυνάμεις του τόπου να συμφωνήσουμε και να πάρουμε αποφάσεις που να τιμούν αφενός τη μνήμη των νεκρών και αφετέρου να απαλύνουν τον πόνο των επιζώντων παιδιών αλλά και των οικογενειών των θυμάτων.

Όσον αφορά το θέμα της απόδοσης ευθύνης, δεν είδαμε, δυστυχώς, τίποτα. Όσο καλόπιστα και αν ελέγξει κανείς την Κυβέρνηση, δεν μπορεί να μην διαπιστώσει την ανεπάρκειά της σ' αυτούς τους τομείς. Καμιά παραίτηση από υψηλόβαθμη θέση, ούτε καν λόγους ευθιξίας κανείς επικαλέστηκε.

Αναπάντητα μένουν τελικά τα ερωτήματα χαραγμένα με αίμα σε πλάκες μαρμάρινες. Γιατί θρηνούμε τόσα αθώα θύματα σε καιρό ειρήνης; Γιατί δεν τίθενται σε ισχύ οι διατάξεις για την ασφαλή οδήγηση των επαγγελματικών και επιβατηγών αυτοκινήτων και οι έλεγχοι γίνονται μόνο για το θεαθήναι μετά από τέτοια μακάβρια γεγονότα; Γιατί δεν γίνονται αυστηρότεροι έλεγχοι στον τομέα των μεταφορών εφόσον κατ' επανάληψη έχουμε θρηνήσει άδικα αθώα θύματα λόγω της κακής φόρτωσης εμπορευμάτων, μετατόπισης φορτίων και εξαιτίας της παλαιότητας των φορτηγών; Γιατί έχουν τεθεί στα συρτάρια της γραφειοκρατίας οι καταγγελίες που έχουν γίνει από έγκριτους επιστήμονες συγκοινωνιολόγους, καθώς και από υψηλό-

βαθμα στελέχη του σώματος της Τροχαίας, οι οποίες δείχνουν σαφέστατα τις ευθύνες των εργολάβων και κατά συνέπεια αυτών που τους ανέθεσαν τα έργα και αυτών που τα παρέλαβαν; Πότε επιτέλους θα αναλάβουν οι αρμόδιοι τις ευθύνες τους;

Η Νέα Δημοκρατία λειτουργούσε και λειτουργεί πάντα μέσα σε καθεστώς διαφάνειας. Αυτός είναι και ο λόγος που ζητά σήμερα τη σύσταση εξεταστικής των πραγμάτων επιτροπής προκειμένου να χυθεί άπλετο φως στην όλη υπόθεση και να αποδοθούν οι ευθύνες σε εκείνους που τους αναλογούν. Δεν θα επιτρέψουμε καμία συγκάλυψη. Το αίμα είναι νωπό για τους κατοίκους του Νομού Ημαθίας, για τους κατοίκους της Ελλάδας. Δεν θέλουμε επ' ουδενί λόγω η υπόθεση των μαθητών του Μακροχωρίου να έχει την τύχη της «ΡΙΚΟΜΕΞ», του «ΕΞΠΡΕΣ ΣΑΜΙΝΑ» και τόσων άλλων εγκληματικών ατυχημάτων που τα θύματά τους μέχρι και σήμερα με ευθύνη της Κυβέρνησης δεν έχουν ακόμα αποκατασταθεί.

Εάν η Κυβέρνηση αρνείται το ρόλο της συγκάλυψης πρέπει να δεχθεί και να ψηφίσει τη σύσταση εξεταστικής των πραγμάτων επιτροπής. Με τον τρόπο αυτό θα αποστομώσει και οποιαδήποτε προσέγγιση ευθύνης, που μπορεί διαχρονικά από οποιονδήποτε να υπάρχει. Το απαιτεί η μνήμη των μαθητών του Λυκείου Μακροχωρίου. Το απαιτεί η μνήμη των μαθητών του Νομού Ημαθίας. Το απαιτεί η μνήμη όλων των ανθρώπων που έχουν χαθεί στους ελληνικούς δρόμους.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Βλαχόπουλος.

ΗΛΙΑΣ ΒΛΑΧΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριοι συνάδελφοι, οδύνη, θλίψη, αλληλεγγύη, τα συναισθήματα τα οποία ένωσε ολόκληρος ο ελληνικός λαός από τη Φλώρινα μέχρι το Ταϊναρο και την Κρήτη και από τον Έβρο μέχρι την Κέρκυρα. Ήταν πράγματι αυτό το δυστύχημα που έκανε όλες τις καρδιές των Ελλήνων να ραγίσουν. Και λέω ανεξαρτήτως, όλες τις καρδιές, ήταν ένα δυστύχημα που μας συγκλόνισε. Από εμάς όλους τους πολιτικούς, πέρα από τα ίδια ανθρώπινα συναισθήματα που νιώσαμε και εκφράσαμε ο καθένας με τον τρόπο μας, εκείνο το οποίο απαιτεί ο ελληνικός λαός είναι σεβασμός στους μαθητές και στα παιδιά που χάθηκαν, στις οικογένειές τους, αλλά και σεμνότητα σε τέτοιες δύσκολες στιγμές και υπευθυνότητα για τη στήριξη των οικογενειών και φυσικά για την αντιμετώπιση από εδώ και πέρα του προβλήματος της οδικής ασφάλειας. Και φυσικά αυτή η υπευθυνότητα αφορά ιδιαίτερα την Αξιωματική Αντιπολίτευση, η οποία και καταθέτει αυτήν την πρόταση για σύσταση εξεταστικής επιτροπής. Μία πρόταση, όμως, που, ενώ ακόμη δεν ολοκληρώθηκε η συζήτησή της, αποδυναμώθηκε από αυτήν την ίδια την ομιλία και την τοποθέτηση του Προέδρου της Νέας Δημοκρατίας κ. Καραμανλή.

Πράγματι ένιωσα και εγώ ότι ο κ. Καραμανλής βρίσκεται σε μία αμηχανία μέσα από τη συναινετική διάθεση που έδειξε, αναφερόμενος στο πρόβλημα της οδικής ασφάλειας, γιατί κάπου στο τέλος μίλησε και για μία σύσταση ειδικής επιτροπής, δηλαδή κάτι πολύ διαφορετικό από αυτό ήταν η πρόταση του κόμματος.

Όμως, κύριοι συνάδελφοι, ας έλθουμε και λίγο στα θέματα της οδικής ασφάλειας, για να δούμε ποιοι είναι οι συντελεστές, οι οποίοι διαμορφώνουν το κυκλοφοριακό τοπίο ή θα έλεγα ιδιαίτερα το τοπίο της οδικής ασφάλειας. Είναι φυσικά το θεσμικό πλαίσιο το οποίο υπάρχει, είναι οι υποδομές, οι τεχνικές που είναι οι δρόμοι, είναι οι οδηγοί -κύριος συντελεστής και παράμετρος- και φυσικά είναι το όχημα και η αστυνόμευση.

Θα έμεινε στις υποδομές και θα αναφερθώ μόνο σε κάτι που ακούστηκε και από τον κ. Παυλόπουλο, ο οποίος μίλησε πού είναι η Εγνατία.

Εμείς στη δυτική Μακεδονία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, την Εγνατία σχεδόν την περπατούμε εδώ και ενάμιση-δύο χρόνια.

Και θα έλεγα, κύριε Υπουργέ -και απευθύνομαι στον κ. Τσακλίδη- επειδή αυτό το δύσκολο κομμάτι της Καστανιάς, όπως ξέρετε, ολοκληρώνετε σε λιγότερο από ένα χρόνο και το ξέρε-

τε πολύ καλά, διότι το επισκεφθήκαμε και μαζί και με την κυρία Υπουργό, θα έλεγα επαναλαμβάνω, να γυρίσετε ένα ντοκιμαντέρ για να το δει ο ελληνικός λαός, να δει πόσο δύσκολο είναι αυτό το έργο με τις σήραγγες, με τις κοιλαδογέφυρες, με το χειμώνα και είναι ένα έργο το οποίο τελειώνει. Να το δει ο ελληνικός λαός ολόκληρος, διότι εμείς θα το περπατούμε και θα νιώθουμε τη διευκόλυνση που θα πηγαίνουμε με ασφάλεια από Κοζάνη στη Θεσσαλονίκη σε πενήντα λεπτά, ενώ τώρα κάνουμε δύο ώρες, όχι με ασφάλεια ή με αποκλεισμένους δρόμους από τα χιόνια.

Προτείνω, λοιπόν, να το κάνετε αυτό για ενημέρωση, όχι για τίποτα άλλο, όχι για προβολή αλλά για ενημέρωση του ελληνικού λαού.

Θα έλεγα επίσης ότι είναι μια θλιβερή πραγματικότητα ο μεγάλος αριθμός πράγματι και των τροχαίων ατυχημάτων και των νεκρών και των τραυματιών. Αυτό δεν μπορεί να το αποσιωπήσει κανείς. Είναι μία παραδοχή.

Είναι όμως και μία πραγματικότητα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο μεγάλος ρυθμός μείωσης και των τροχαίων ατυχημάτων και των νεκρών και των τραυματιών που παρατηρείται τα τελευταία τέσσερα-πέντε χρόνια. Και ειπώθηκε από τους κύριους Υπουργούς. Αυτοί αναφέρθηκαν σε αυτήν την εξέλιξη, η οποία είναι μία πάρα πολύ θετική εξέλιξη. Έχουμε μία μείωση των θανάτων κατά 21% από το 2001 στο 2002. Πεντακάσιοι νεκροί λιγότεροι, κύριοι συνάδελφοι, σε δύο χρόνια, πεντακάσια νέα παιδιά, το 80% είναι νέα παιδιά. Είναι μια πάρα πολύ σημαντική θετική εξέλιξη. Εννέα χιλιάδες λιγότεροι ανάπηροι και από αυτούς το 80% είναι νέα παιδιά.

Αναφέρθηκαν οι κύριοι Υπουργοί και ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης στο πρόγραμμα, το οποίο εξελίσσεται, και ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών και ο Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων ο κ. Τσακλίδης στην ενίσχυση των ελέγχων όσον αφορά το όριο ταχύτητας, στους ελέγχους στο αλκοόλ, στις ζώνες ασφαλείας, στους ελέγχους των επαγγελματικών οχημάτων, στα όρια ηλικίας των οδηγών των επαγγελματικών οχημάτων. Για πρώτη φορά έχουμε ενίσχυση με 30% επιδότηση για την ανανέωση του στόλου των λεωφορείων των ΚΤΕΛ με τα οποία μετακινούνται από την ελληνική περιφέρεια εκατοντάδες εκατομμύρια πολιτών. Όλοι αυτοί οι αριθμοί δείχνουν ότι έχουμε μια μεγάλη ενίσχυση και βελτίωση της αστυνόμευσης η οποία συμβάλλει και στην πρόληψη αλλά και στη διαπαιδαγώγηση εντός ή εκτός εισαγωγικών όλων των οδηγών και ημών των ιδίων.

Όσον αφορά το πόρισμα της Βουλής, κύριε Πρόεδρε, που άκουσα ότι έμεινε στα χαρτιά, έτυχε να είμαι και μέλος της επιτροπής η οποία εργάστηκε επί δεκαπέντε μήνες και είχε ως μεγαλύτερο επίτευγμα ότι κατόρθωσε να καθίσει στο ίδιο σκαμνί συναρμόδιους από διάφορα Υπουργεία, και τεχνοκράτες και πολιτικούς. Καταλήξαμε, λοιπόν, σ' αυτό το πόρισμα και είχα την τιμή να είμαι ο εισηγητής του εδώ, καθώς μετά από συζήτηση με τον Πρωθυπουργό, έδωσε εκείνος εντολή να συζητηθεί άμεσα στην Ολομέλεια και ο Πρόεδρος της Βουλής με την ευαισθησία που τον διακρίνει, το έβαλε στην ημερησία διάταξη και έτσι αυτό επενδύθηκε με το κύρος της Ολομέλειας. Υπάρχει αυτό το πόρισμα το οποίο πραγματικά υλοποιείται, όπως είπε και ο κύριος Υπουργός, σε όλα του τα στάδια.

Θα κατέληγα σε κάποιες προτάσεις, κύριε Υπουργέ, διότι στα πέντε λεπτά δεν μπορούμε να πούμε πολλά πράγματα. Είδα και τον κ. Πετσάλνικο εδώ. Στη συζήτηση για το πόρισμα είχα επιμείνει με έμφαση –πέρα από όλα τα άλλα– να μη σβήνονται οι κλήσεις. Δεν είμαστε εμείς οι ένοχοι, όπως ειπώθηκε στην επιτροπή. Πραγματικά φτάσαμε στο σημείο να μη σβήνονται οι κλήσεις με όλα τα θετικά που έχει αυτό ακριβώς το μέτρο, πελατειακές σχέσεις, ασοδισία. Ο καθένας που πιστεύει ότι θα του σβήσουν την κλήση τρέχει και με εκατόν πενήντα και με εκατόν ενενήντα χιλιόμετρα.

Θα έλεγα επίσης, επειδή αναφέρθηκαν και οι ευθύνες της Αυτοδιοίκησης, κύριε Υπουργέ, να προβλεφθεί ένας κωδικός αριθμός, όπως ήταν παλιά το ΕΤΕΡΠΣ, έτσι ώστε τα έσοδα από τις κλήσεις και ένα μέρος από τα τέλη κυκλοφορίας να πηγαίνουν υποχρεωτικά στις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις και αυτά

ακριβώς να διατίθενται για τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των υποδομών των δρόμων είτε αυτό είναι ο τάπητας είτε είναι οι σημάσεις κλπ. Δυστυχώς οι νομάρχες και οι δήμαρχοι έχουν άλλες προτεραιότητες. Είναι μια πρόταση και καλό είναι να την υλοποιήσετε, κύριε Υπουργέ. Κωδικός αριθμός ειδικά για τους δρόμους για προστασία από ατυχήματα και βελτίωση των δρόμων.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο κ. Τσίπρας.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΤΣΙΠΡΑΣ: Κυρία Πρόεδρε, θεσμοί οι οποίοι είναι καταγεγραμμένοι στο Σύνταγμα και στο Κανονισμό της Βουλής, ψηφίστηκαν από το Κοινοβούλιο είτε αυτό είτε προηγούμενο, και έχουν σκοπό να λειτουργούν. Η σύσταση εξεταστικής επιτροπής είναι επίσης καταγεγραμμένη σε ρητή διάταξη του Συντάγματος και του Κανονισμού της Βουλής και λέει ότι πράξεις οι οποίες άπτονται ιδιαίτερου δημοσίου συμφέροντος μπορούν να προκαλέσουν τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής. Δεν λέει τίποτα λιγότερο. Ούτε διοικητική ονομάζεται ούτε ποινική ούτε προανακριτική. Δεν έχει κανένα χαρακτηρισμό. Έρευνα αιτίων και αιτίων που επέφεραν ένα συγκεκριμένο αποτέλεσμα. Αυτή είναι η έννοια της διατάξεως αυτής.

Από εκεί και πέρα, δεν κατανόησα και αυτή τη φορά και σε προηγούμενες συζητήσεις, γιατί αυτή η εξαλλοσύνη με την οποία άρχισε η εισήγηση από αξιοτίμους ομιλητές της Συμπολεύσεως, ότι με την αίτηση της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης για τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής προς έρευνα των αιτίων επιδιώκεται κομματικό όφελος.

Και άρχισε ένα δριμύ κατηγορώ. «Αποκρύπτει η Νέα Δημοκρατία». «Αποκρύπτει η Νέα Δημοκρατία». Από πού, κυρία Πρόεδρε; Από πού, κύριοι συνάδελφοι, αποκρύπτει; Ένα κείμενο τίπο είναι η αίτηση της Νέας Δημοκρατίας. Γενικό και αόριστο. Τι απέκρυψε σε αυτό το κείμενο; Τι έπρεπε να λέγει σε αυτό το κείμενο, ώστε ο κύριος συνάδελφος, ο εισηγητής της Συμπολεύσεως να πει ότι είναι αληθές ή δεν είναι αληθές;

Άρα, νομίζω πρόκληση εντυπωσιασμού και μόνο αποτελούσαν τα ρητορικά «αποκρύπτει», «αποκρύπτει», «αποκρύπτει».

Θα ήθελα να πω και το εξής: Πράγματι, με την αίτηση αυτή γίνεται διαστολή. Διότι κι εδώ επιχειρήθηκε να προκληθεί σύγχυση. Γίνεται διαστολή μεταξύ των υπευθύνων του ατυχήματος, εκείνων που ενεπλάκησαν, των προσωπικών ευθυνών των οδηγών και των γενικότερων αιτίων. Και είπαν: Αφού επελήφθη ήδη η δικαιοσύνη, δεν έχει δικαίωμα η Βουλή να ασχοληθεί περαιτέρω. Μα, είναι γνωστό, κυρίες και κύριοι. Η έρευνα της ποινικής ευθύνης εκείνων οι οποίοι εμπλέκονται στο ατύχημα, περιορίζεται σ' ένα συγκεκριμένο κατηγορητήριο πέντε, δέκα, είκοσι στίχων το πολύ. Έπραξε αυτό ή δεν έπραξε εκείνο το οποίο έπρεπε να πράξεις. Τα στοιχεία της αμέλειας του άρθρου 28 του Ποινικού Κώδικα και μόνο περιγράφονται. Και στη συνέχεια, τι έπραξε εκείνη τη συγκεκριμένη στιγμή ο ίδιος ο κατηγορούμενος.

Αυτό το περιστατικό και μόνο καλύπτει όλο το φάσμα; Δεν έχει άλλος γενικότερη ευθύνη; Δεν έχει δικαίωμα η Βουλή να πει ότι αιτία για την πρόκληση αυτού του ατυχήματος ή και άλλων μελλοντικών μπορεί να είναι γενικότερα αίτια; Το κράτος το υπεύθυνο ως θεατής θα αντιμετωπίζει τέτοια τραγικά περιστατικά, τα οποία διαδέχονται το ένα το άλλο; Ο Αλιόμονας, τα Τέμπη και άλλα που αναφέρθηκαν προηγούμενως από άλλους συναδέλφους. Μα, δε βρισκόμαστε σε πολιτικά ασύστατη χώρα. Σ' ένα οργανωμένο κράτος, το οποίο έχει συντεταγμένες εξουσίες. Και καθεμία απ' αυτές έχει και δικαίωμα και δικαιοδοσία να βλέπει και να προστατεύει όσο γίνεται τον ελληνικό λαό. Αυτή είναι η ευθύνη του.

Βεβαίως εξελίχθηκε σήμερα η συζήτηση στην προβολή του κυβερνητικού έργου. Ομολογώ δε, ότι πράγματι υπήρξε ήπια και ευπρεπής η τοποθέτηση των κυρίων Υπουργών. Από την τοποθέτηση, όμως, των κυρίων Υπουργών άκουσα ότι υπάρχουν παραλείψεις, ελλείψεις στην οδική ασφάλεια. Να το πρώτο το οποίο ζήτησε με την αίτησή της αυτή η Νέα Δημοκρατία να ερευνηθεί. Ομολογήθηκε από τον αρμόδιο Υπουργό.

Ελλείψεις στην αστυνόμευση. Τώρα θα αγοράσουν μηχανήματα για την τοποθέτηση στους δρόμους αυτούς. Έλλειψη η οποία επίσης υπήρξε αίτημα και αντικείμενο αυτής της ερωτήσεως για τη διερεύνησή του.

Δεν άκουσα, όμως, από την τοποθέτηση των κυρίων Υπουργών αν αυτά τα οποία σήμερα υπάρχουν ή αυτά τα οποία μελετώνται, εξαντλούν το όλο θέμα. Και αν το εξαντλούν, τότε γιατί αυτή η πεισματική άρνηση συστάσεως εξεταστικής επιτροπής;

Μα, τι είναι επιτέλους αυτή η εξεταστική επιτροπή; Είναι ιερή εξέταση ή είναι ένας θεσμός –επαναλαμβανών– ο οποίος και από το Σύνταγμα και από τον Κανονισμό της Βουλής προβλέπεται για την καλύτερη προστασία των δικαιωμάτων του ελληνικού λαού;

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Κεδίκογλου έχει το λόγο.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Αγαπητοί κύριοι συνάδελφοι, κυρία Πρόεδρε, συζητούμε ένα εξαιρετικά δυσάρεστο γεγονός, μαζί με τα συλλυπητήρια και τη συμπάθειά μας για ό,τι συνέβη. Και εκφράστηκε η άποψη, γιατί ασχολείται η Βουλή. Είναι προς τιμήν της Βουλής ότι ασχολείται με ένα τόσο σοβαρό θέμα. Κανείς, όμως, δεν είπε τι συνέβη. Τι συνέβη;

Κάποιο φορτηγό, νταλικά όπως είπε ο κ. Μαντέλης, κατέβαινε τα Τέμπη. Είτε γιατί κουράστηκε ο οδηγός είτε γιατί δεν πρόσεχε είτε γιατί αφαιρέθηκε, έφυγε από το ρεύμα. Πήγε για μια στιγμή να επανέλθει στο ρεύμα με απότομη κίνηση. Αυτό δημιούργησε οριζόντια δύναμη στο πίσω όχημα, το οποίο αυτομάτως έκλεισε. Η οριζόντια δύναμη επηρέασε το φορτίο. Το φορτίο ήταν ολισθηρό. Γλίστρησε το φορτίο, έσπασε τα παραπέτα...

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

Σας παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι. Κάντε λίγη ησυχία, το θέμα απαιτεί σεβασμό των νεκρών.

Έπεσαν τα παραπέτα, τα οποία στη συνέχεια –δεν είχε γίνει σύγκρουση– έγιναν μαχαίρια που έκοψαν. Θα το δείτε αν παρακολουθήσετε τον τραυματισμό του οδηγού και στη συνέχεια πώς ήταν τα θύματα, από τη μία πλευρά. Το παραπέτο δεν άντεξε την οριζόντια φόρτιση που δημιουργήθηκε και κατέρρευσε, οριζοντιώθηκε και έγινε μαχαίρι.

Ο Υπουργός Μεταφορών έκανε μια σαφή ανάλυση και είπε ότι το νομικό πλαίσιο είναι πλήρες και έμφορτο. Δεν υπάρχει νομική αιτία, δεν υπάρχει έλλειμμα, ώστε να μην γινόταν έλεγχος. Ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης είπε ότι έκαναν τόσα, ότι ξανάκαν την τροχαία, ότι έφτιαξαν στρατηγικό σχέδιο 2001-2005 και χίλια πράγματα. Όλα καλά. Οι έλεγχοι γίνονταν; Η διοίκηση λειτουργούσε;

Όλοι γνωρίζετε σήμερα ότι, αν έχετε ένα θέμα που είναι επιπέδου τμηματάρχη και πάτε στη διοίκηση, και στο γενικό διευθυντή να απευθυνθείτε και να πάρετε μία απάντηση, δεν είστε σίγουροι. Θέλετε απάντηση από τον Υπουργό, από το ανώτατο επίπεδο. Και τότε μένετε ικανοποιημένοι; Αν συμβεί ο Υπουργός να είναι στη θέση του για να το επιλύσει. Αν αφορά μακρύτερο διάστημα και απαιτεί άλλον Υπουργό, δεν έχετε εμπιστοσύνη.

Ο κ. Μαντέλης λέει πολύ σωστά: «Μα, γι' αυτήν την υπόθεση θα κάνουμε εξεταστική επιτροπή;». Ναι, δεν υπάρχει διοίκηση. Ναι, ο εντιμότατος καθηγητής του Εμπορικού Δικαίου δεν μπόρεσε να κάνει αυτό, να επιβάλει μία διοίκηση. Τα μέτρα που έλαβε ο Υπουργός Μεταφορών, τους νόμους, τα μέτρα που πήρε το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης δεν τα ακολουθεί κανένας. Είμαστε μία πολιτεία στην οποία δεν υπάρχει έλεγχος, δεν υπάρχει αυτό που λέγεται ενδιαφέρον. Δεν υπάρχει κανένα ενδιαφέρον να δούμε, αυτή η βιοτεχνία με τα παραπέτα είχε χορηγήσει τα πιστοποιητικά; Μπορούσαν να αντέξουν;

Ήλθε ο Κώστας Καραμανλής που ανέβηκε σε ηγέτη απόψε και είπε: «Η οδική ασφάλεια αφορά την ποιότητα ζωής. Η οδική ασφάλεια είναι ευθύνη του κράτους. Το περιβάλλον στο οποίο κινείται ο οδηγός καθορίζει και τη συμπεριφορά και ο άνθρωπος παράγων έχει άμεση εξάρτηση από το κράτος».

Συμπληρώνω ότι τα δυστυχήματα οφείλονται κατά 90% ή μάλλον κατά 100% στον ανθρώπινο παράγοντα. Αν είναι κακός ο δρόμος, πας πολύ σιγά. Αν ο δρόμος έχει στροφές και δεν σου έχει τοποθετήσει σήμανση ο κύριος Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ, έχει την ευθύνη το ΥΠΕΧΩΔΕ που σε οδήγησε να τρέχεις με εκατό χιλιόμετρα την ώρα ενώ η στροφή δεν επέτρεπε. Αυτά είπε ο κ. Καραμανλής.

Ποιο είναι, λοιπόν, το πρόβλημα; Που είναι το θέμα; Το θέμα είναι ότι δεν υπάρχει έλεγχος. Δεν υπάρχει δομή πολιτείας. Δεν υπάρχει και για άλλα θέματα. Ρωτήσαμε τον κ. Χριστοδουλάκη μία φορά: «Τι είναι αυτά που κάνετε;». Και είπε ειλικρινέστατα σε κάποια φάση πίεσης: «Προχωρούμε σε αναδόμηση των θεσμών». Πώς το λέει αυτό ο Κώστας Καραμανλής; Το λέει και του εύχεται να το επιτύχει. Το ονομάζει: «επανίδρυση του κράτους».

Ναι, αυτό χρειάζεται. Αυτό ήλθε απόψε να πει, ότι το κράτος όπως λειτουργεί και η διοίκηση είναι ανύπαρκτη. Ο εντιμότατος καθηγητής Εμπορικού Δικαίου χωρίς σπουδαστές, ο κύριος Πρωθυπουργός δεν έχει καμία σχέση με την πραγματικότητα. Ο άνθρωπος υπερίπταται, δεν βλέπει τι συμβαίνει παρακάτω.

Μέτρα ο κύριος Υπουργός Δημόσιας Τάξης, νόμους ο Υπουργός Μεταφορών, δρόμους το Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ. Δεν βγαίνει τίποτα αφού δεν υπάρχει ενδιαφέρον εάν τηρούνται οι διαδικασίες, εάν το μαγαζί κινείται, εάν οι υπάλληλοι δουλεύουν, εάν οι τεχνίτες είναι στο πόστο τους. Αυτή είναι η κύρια αιτία. Τα ατυχήματα είναι προϊόντα μιας πολιτείας στην οποία δεν υπάρχει έλεγχος, δεν υπάρχει ενδιαφέρον για τον πολίτη, δεν υπάρχει το παραμικρό για την περιφέρεια, για την επαρχία, για τα επαγγέλματα. Βλέπετε τελευταία για τους εργάτες. Κλείνουν οι επιχειρήσεις η μια κοντά στην άλλη. Οδηγούμαστε από το κακό στο χειρότερο.

Φύγετε, λοιπόν, το ταχύτερο μήπως και απαλλαγεί η χώρα και μπορέσουμε σε αυτό τον τομέα τουλάχιστον να δούμε κάτι καλύτερο. Είναι προς τιμήν της Αντιπολίτευσης, η οποία φαίνεται να συμβαδίζει, να συνάδει με τη δημοσκοπήση και με το αίσθημα που νιώθει ο λαός, ότι πρέπει να δώσει αλλού τη διακυβέρνηση της χώρας. Αυτό είναι προς τιμήν της. Παρά το ότι για το κόμμα αυτό έδωσα πάρα πολλά, χαίρομαι γιατί συνοδεύει ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας τις δημοσκοπήσεις που τον δείχνουν να έχει μεγαλύτερη απήχηση στον ελληνικό λαό.

Το πρόβλημα, λοιπόν, αγαπητοί συνάδελφοι, είναι ότι δεν λειτουργεί η πολιτεία. Δεν υπάρχουν έλεγχοι, δεν υπάρχουν θεσμοί, δεν υπάρχει τίποτα παρά τα μέτρα που παίρνουν οι Υπουργοί. Δεν είναι ευθύνη ούτε του Υπουργού Μεταφορών ούτε του Υπουργού Δημόσιας Τάξης.

Η ευθύνη ανήκει σε αυτόν που κινεί την κοινωνία. Και την κοινωνία την κινεί ο Πρόεδρος της Κυβέρνησης, που είναι ανύπαρκτος άσχετος εντελώς με ό,τι έχει ανάγκη σήμερα η Ελλάδα.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Τσιπλάκης.

Ορίστε, κύριε Τσιπλάκη.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΠΛΑΚΗΣ: Αγαπητοί συνάδελφοι, αποπειρώμενος να κωδικοποιήσω τα όσα ακούστηκαν, θέλω να πιστεύω ότι θα καταλήξω και στην απόδειξη της βασιμότητας του περιορισμένου της συζητούμενης αιτήσεως εξεταστικής των πραγμάτων επιτροπής υποβληθείσας από πλευράς Νέας Δημοκρατίας.

Παρ' ότι κατά καιρούς έχω διαφοροποιημένες απόψεις –να μου το επιτρέψει ο κ. Κεδίκογλου– οφείλω να ομολογήσω ότι σε πάμπολλες περιπτώσεις ταυτιζόμεθα υπό την έννοια ότι εκφράζει μια επιχειρηματολογία σαφή και συγκεκριμένη. Μια αιτιολόγηση ακολουθεί τις θέσεις του.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Έχω άποψη και απέχω εξίσου από όλα τα Κόμματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Παρακαλώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΠΛΑΚΗΣ: Πράγματι έχετε άποψη και αυτό είναι προς τιμή σας.

Είναι σαφές, λοιπόν, από αυτά που είπε ο κ. Κεδίκογλου που

και εγώ υιοθετώ, ότι υπάρχει συγκεκριμένη αιτίαση αναγόμενη στη λειτουργία του κράτους για διάφορα κατά καιρούς επισυμβαίνοντα και κυρίως στα πλαίσια της οδικής κυκλοφορίας.

Δεν υπήρξε ομοφωνία από πλευράς της Συμπολίτευσης στην έκφραση θέσεων, απόψεων, που αντέκρουαν το περιεχόμενο της συζητούμενης αιτήσεως της Νέας Δημοκρατίας. Θα σας έλεγα στη λαϊκή «η γλώσσα λανθάνουσα λέει την αλήθεια» και στην πατρίδα μου λένε «με λένε Ρίζο και όπως θέλω θα γυρίζω». Θυμάμαι αυτό που είπε προηγουμένως ο κ. Βούλγαρης, ο οποίος ουσιαστικά επιβεβαίωσε την ορθότητα κατά καιρούς υποβαλλομένων αιτήσεων εξεταστικών επιτροπών που ουδεμία έγινε δεκτή και αυτό εξ αντιδιαστολής προκύπτει από το ότι αυτολεξεί είπε «η σημερινή αίτηση Εξεταστικής των Πραγμάτων Επιτροπής της Νέας Δημοκρατίας δεν είναι ορθή».

Θέτω, λοιπόν, από πλευράς εμπειρικής πραγματικότητας κατ' αρχάς το ζήτημα που ετέθη από πλευράς Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου της Νέας Δημοκρατίας ότι ουδέποτε στην Αίθουσα αυτή υπάρχουν Κυβέρνησης του ΠΑΣΟΚ έγινε δεκτή οποιαδήποτε υποβληθείσα αίτηση εξεταστικής επιτροπής σε αντίθεση με τη νοοτροπία, συμπεριφορά κυβερνητική που επεδείκνυε η Νέα Δημοκρατία, η οποία αν θέλετε αν μη τι άλλο για να μην έχει ορθωμένο διαχώρισμα σε περιπτώσεις έστω και αμφισβητήσεων, επιφυλάξουν καλόπιστων κάποιων ότι δεν θέλουμε να αποκαλυφθεί η αλήθεια σ' ένα υπό προσέγγιση ζήτημα, έλεγε πάντα ως Κυβέρνηση «ναι στις συστάσεις εξεταστικών επιτροπών».

Αποπειρώμενος, λοιπόν, να κωδικοποιήσω τα όσα ελέχθησαν να πω ότι είναι σαφές ότι ομοφωνία στις απόψεις από πλευράς κυβερνώσας παράταξης, δεν υπάρχει. Θέση ενιαία από πλευράς της Νέας Δημοκρατίας, των ομιλητών, υπάρχει. Και αυτό διότι στηρίζεται σ' ένα συγκεκριμένο κείμενο ολιγόλογο, σοβαρό, του οποίου το περιεχόμενο και πάλι η κυβερνώσα παράταξη επεδίωξε να νοθεύσει.

Τι λέει η Νέα Δημοκρατία στο συγκεκριμένο αίτημα, το οποίο είναι βάσιμο; Πέρα από το ότι αναφέρει τη συντάραξη που επήλθε στην ελληνική κοινή γνώμη και το ότι πενήσαμε τα τελευταία συμβάντα και δη το τελευταίο συμβάν των Τεμπών, λέει ότι είναι επιπολαιότητα, ανικανότητα και ας αντείπει ο οιοσδήποτε ευρισκόμενος εδώ στην Αίθουσα. Συνιστά επιπολαιότητα, ανευθυνότητα να προσεγγίσουμε μόνο με συλλυπητήρια αυτές τις καταστάσεις και αναδεικνύοντας τη φόρτισή μας αν δεν προχωρήσουμε παραπέρα και δεν αναζητήσουμε τις ευθύνες, τα αίτια. Και αίτια δεν σημαίνει μόνο ποινικής ευθύνης και παρακάτω θα αναλύσω αυτό το ζήτημα.

Αυτά λέει κατ' αρχάς η Νέα Δημοκρατία και προχωρεί και αναλύει μια ιστορική πραγματικότητα αναμφισβήτητη και από πλευράς θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων κατ' έτος επισημαίνοντων και από πλευράς τραυματισμών και από πλευράς –και εγώ προχωρώ και αυτό είναι αναμφισβήτητο και κανείς δεν μπορεί να το αντιλέξει– μέσου κοινοτικού όρου, υπέρβαση δηλαδή της Ελλάδας από πλευράς επέλευσης τροχαίων ατυχημάτων κατά 250% πάνω από το μέσο κοινοτικό όριο.

Αυτά τα λέει στη συγκεκριμένη αίτηση η Νέα Δημοκρατία. Και προχωρεί στο αυτονόητο ότι τρεις είναι οι παράγοντες που θέλουμε να διερευνήσουμε και που δεν προιδεάζουμε αρνητικά. Και εδώ έγκειται η σοβαρότητα του περιεχομένου της αιτήσεως. Μιλάει για τους νόμους, τα αυτοκίνητα και την ελλιπή αστυνόμευση.

Επίσης λέει «το αντικείμενο, η δικαιοδοσία της εξεταστικής επιτροπής σε καμιά περίπτωση δεν σημαίνει ότι εμείς θα αναζητήσουμε ποινικές ευθύνες διότι είτε η εκτελεστική είτε η νομοθετική εξουσία στα πλαίσια διάκρισης των εξουσιών, δεν μπορεί να παρέμβει στο έργο της δικαστικής εξουσίας». Άκουσα εδώ αυθαίρετες αναλύσεις, φοβούμαι από περισσότερους μη νομικούς, οι οποίες δεν ανταποκρίνονται κατ' αρχάς στη νομική αλήθεια. Άλλο είναι το αντικείμενο της εξεταστικής επιτροπής, να βρούμε ποια μπορεί να είναι τα αίτια όπου υπάρχει πολιτική ολιγωρία –καμιά φορά μπορεί να είναι και αθλήτη– και να καταλήξουμε κάπου, να προσεγγίσουμε κάποια θέματα κατ' άλλον τρόπο, να συνεγείρουμε τις δυνάμεις μας.

Άλλωστε αυτό κατά καιρούς δεν επισυμβαίνει –και προσφά-

τως– με τα πορίσματα των ανεξάρτητων αρχών τα οποία συζητούμε εδώ και τα οποία έχουν συγκεκριμένες προτάσεις; Τι σημαίνει; Ότι οι προτάσεις ενέχουν την έννοια της πρόσαςσης πολιτικής ευθύνης διότι υπήρξε πολιτική ή κυβερνητική ολιγωρία;

Θα πρέπει σ' αυτήν τη χρονική φάση για το συγκεκριμένο θέμα, η κυβερνώσα παράταξη να ταχθεί υπέρ της πρότασης αυτής της Νέας Δημοκρατίας για να αποβάλει την εντύπωση ότι δεν θέλει να προσεγγίσει τα πραγματικά αίτια του τροχαίου συμβάντος.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αννα Μπενάκη-Ψαρούδα): Ο κ. Βούγιας έχει το λόγο.

ΣΥΓΓΡΑΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ: Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχοντας διδάξει είκοσι χρόνια στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης πρόληψη ατυχημάτων και έχοντας πάρει μέρος σε δεκάδες μελέτες πραγματογνωμοσύνης για την αξιολόγηση τροχαίων ατυχημάτων, δεν μπορούσα ποτέ να φανταστώ, ότι στο ελληνικό Κοινοβούλιο θα συζητούσαμε κάτω από τέτοιες συνθήκες ένα τόσο σοβαρό θέμα για να εκμεταλλευτούν πολιτικά κάποιοι ένα τόσο δραματικό ατύχημα όπως αυτό που συνέβη στα Τέμπη.

Μάλιστα από το 1997 έχω ως εργαλείο στη βιβλιοθήκη μου –με βοήθησε πολύ επιστημονικά και επαγγελματικά– το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής της Βουλής, το οποίο είχε θέσει το πρόβλημα σε σωστή βάση και είχε αναλύσει πλήρως τα βασικά αίτια που οδηγούν σε τροχαία ατυχήματα. Είχε μάλιστα διατυπώσει προτάσεις για όλα εκείνα που έπρεπε να γίνουν για την αποτελεσματική αντιμετώπιση του προβλήματος.

Και η αντιμετώπιση του προβλήματος μερικά χρόνια αργότερα, άρχισε με το επιχειρησιακό σχέδιο 2000-2005 το οποίο εκπόνησε με συντονισμό του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης και συμμετοχή τεσσάρων ακόμη Υπουργείων, η Κυβέρνηση με εποπτεία του ίδιου του Πρωθυπουργού. Και έχουμε ήδη τα πρώτα αποτελέσματα: Πεντακόσιοι νεκροί λιγότεροι σε δύο χρόνια δεν είναι αμελητέα ποσότητα. Είναι το αποτέλεσμα μιας πολιτικής πολύ συγκεκριμένης και πολύ αποτελεσματικής.

Και ερχόμαστε σήμερα εδώ να συζητήσουμε με την πρόταση της Ν.Δ. το ίδιο θέμα αποσπασματικά και διχαστικά. Οι συνάδελφοι της Ν.Δ. εγκαλούν όλους τους υπολοίπους υπονοώντας πως είναι λιγότερο ευαίσθητοι, πως δεν ανησυχούν τόσο πολύ, πως δεν στενοχωρήθηκαν τόσο για τις χαμένες ζωές, πως είναι λιγότερο ανήσυχτοι και γνωρίζουν λιγότερο τα προβλήματα. Όμως κανείς θα μπορούσε να τους επιστρέψει τα επιχειρήματα αυτά και να τους πει πως σε τέτοιο ευαίσθητο θέμα δεν επιτρέπεται πολιτικός κυνισμός, πολιτική τυμβωρυχία γιατί τα αίτια είναι ήδη γνωστά και διερευνώνται ούτως ή άλλως από ειδικούς εμπειρογνώμονες και δικαστές, ώστε να έχουμε το πόρισμα σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Τα αίτια ενός τροχαίου ατυχήματος είναι το συνδυασμένο αποτέλεσμα πολλών αρνητικών παραγόντων που συμβαίνουν ταυτόχρονα μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή σ' ένα συγκεκριμένο σημείο. Υπεισέρχεται κατ' αρχήν πάντοτε το ανθρώπινο σφάλμα και στην περίπτωση αυτή είναι αποδεκτό από όλους και διαπιστωμένο πως υπήρξε σοβαρό ανθρώπινο σφάλμα: υπερβολική ταχύτητα, είσοδος στο αντίθετο ρεύμα πλημμελής φόρτιση του οχήματος.

Από και πέρα όλοι οι άλλοι παράγοντες συνήργησαν πολλαπλασιαστικά, ώστε να έχουμε αυτό το τραγικό τελικό αποτέλεσμα σε αριθμό νεκρών και μάλιστα νέων παιδιών.

Αυτοί οι παράγοντες ήταν ο στενός δρόμος που δεν μπόρεσε να αποσοβήσει τις επιπτώσεις και τη σοβαρότητα του ατυχήματος, το ίδιο το όχημα το οποίο λειτούργησε με το φορτίο του ως επιθετικό φονικό όπλο και όχι ανασταλτικό, ο όγκος των δύο οχημάτων (ένα φορτηγό όχημα με ρυμουλκούμενο φορτίο απέναντι σ' ένα τουριστικό πούλμαν) και βέβαια ο αριθμός των επιβατών που πολλαπλασίασε τα θανάσιμα αποτελέσματα. Αν τα συνδυάσουμε αυτά μαζί έχουμε ένα αθροιστικό αποτέλεσμα τόσο σπάνιο και δραματικό ταυτόχρονα, το οποίο οδήγησε στον αβάστακτο πόνο για το χαμό είκοσι ενός νέων παιδιών.

Κύριοι συνάδελφοι, έχουμε να αντιμετωπίσουμε ένα πρόβλη-

μα που μας αφορά όλους. Είμαστε όλοι υπεύθυνοι. Πρέπει να μιλούμε λιγότερο και να δουλεύουμε περισσότερο για να φτιάξουμε καλύτερους δρόμους, και κυρίως να βελτιώσουμε την ποιότητα της κυκλοφοριακής αγωγής, ώστε ο Έλληνας οδηγός να μάθει επί τέλους να οδηγεί και όχι να «οπλοφορεί». Να μην νομίζει ότι είναι «ο μεγάλος τιμονιέρης» όταν μπαίνει με το αυτοκίνητό του στο οδικό δίκτυο. Να οδηγεί αρμονικά και όχι ορμονικά προσπαθώντας να υποκαταστήσει το όποιο έλλειμμα ανδρισμού του με την επιθετική οδήγηση.

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

Τα τροχαία ατυχήματα είναι μία μάστιγα σε ολόκληρο τον πλανήτη. Είναι μια μεγάλη αρρώστια που τρώει τα σωθικά της Ελληνικής κοινωνίας. Περίμενα να γίνει μια νηφάλια συζήτηση έξι χρόνια μετά το πόρισμα της διακομματικής επιτροπής. Περίμενα να κουβεντιάσουμε χωρίς αντιπαράθεσεις, χωρίς κάποιος υποτίθεται πιο ευαίσθητος να εγκυβόρει με πρόταση για εξεταστική επιτροπή τους άλλους μισούς διότι δήθεν ενδιαφέρονται λιγότερο. Περίμενα να αξιολογηθεί το έργο μιας κυβέρνησης που έχει δώσει θεαματικά αποτελέσματα τα τελευταία τρία χρόνια. Περίμενα να σεβαστούμε όλοι ότι κανένας δεν έχει το δικαίωμα να χρησιμοποιεί ένα τέτοιο δραματικό γεγονός που δημιούργησε τόσο πόνο σε όλη την Ελλάδα και να το εκμεταλλεύεται πολιτικά.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ: Είναι αποτέλεσμα των ενεργειών της Κυβέρνησης.

ΣΥΝΥΡΙΔΩΝ ΒΟΥΓΙΑΣ: Το αποτέλεσμα των ενεργειών της Κυβέρνησης είναι διακόσιοι πενήντα νεκροί λιγότεροι το 2001 και τριακόσιοι πέρισυ. Αυτή η προσπάθεια πρέπει να συνεχιστεί. Επομένως, χρειάζεται περισσότερη σοβαρότητα, λιγότερα λόγια και περισσότερη δουλειά για να μην ξανασυμβεί ποτέ ένα τέτοιο δραματικό γεγονός.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Κωνσταντίνος Βρεττός): Ο κ. Χαϊτίδης έχει το λόγο.

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΧΑΪΤΙΔΗΣ: Προτείνουμε και υποστηρίζουμε τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής με αφορμή το τραγικό συμβάν των Τεμπών, όπου είκοσι ένα νεαρά παιδιά έχασαν τη ζωή τους. Ασφαλώς τέτοια τραγικά γεγονότα δεν πρέπει να αποτελούν αντικείμενο πολιτικής εκμετάλλευσης ή διαμάχης. Αυτήν την υποχρέωση όλων μας πρώτος ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας κ. Κώστας Καραμανλής ανέφερε σήμερα διδάσκοντας πολιτικό ήθος που φοβάμαι, ότι πολλοί δεν το αντιλαμβάνονται μέσα σ' αυτήν την Αίθουσα. Γι' αυτό από όσους αντελήφθησαν αυτήν τη διδαχή πολιτικού ήθους, επαινέθηκε, παρά το γεγονός ότι ανήκουν σε άλλη παράταξη. Είπε ο κ. Καραμανλής ότι δεν πρέπει να γίνεται εκμετάλλευση τέτοιων γεγονότων. Πρώτος αυτός το έπραξε. Ανέλυσε τα αίτια του ατυχήματος ώστε να μην ξανασυμβούν παρόμοια και πρότεινε λύσεις.

Θα ήθελα να πω προς το συνάδελφο κ. Βούγια ότι εδώ είναι η Αίθουσα της Βουλής και όχι αίθουσα διδασκαλίας μιας σχολής όπου αδαείς φοιτητές ακούν με δέος τον καθηγητή. Εδώ υπάρχουν συνάδελφοι τεχνικοί οι οποίοι σας ακούν και σας κρύνουν.

Και αυτό θα ακούσετε τώρα από ένα συνάδελφό σας τεχνικό.

Ας δούμε πέρα από την όποια πολιτική ανάλυση τι συνέβη, γιατί λυπάμαι που πολλές ανακρίβειες αναφέρθηκαν σχετικά με το γεγονός. Δεν συγκρούστηκε μια νταλίκα, ένα βαρύ όχημα μ' ένα άλλο, αλλά από μία νταλίκα που έφερε επικίνδυνο λόγω της μορφής φορτίο και το οποίο ήταν πλημμυρικό στερεωμένο, έφυγαν ορισμένα φύλλα νοβοπάν, τα οποία αποτέλεσαν μαχαίρια που καρατόμησαν είκοσι ένα αθώα παιδιά. Αυτό είναι το συμβάν και το αίτιο ήταν η πλημμυρική στήριξη αυτού του επικινδύνου φορτίου. Αυτό ήταν το ατύχημα.

Έχοντας, υπόψη, κύριοι συνάδελφοι, τα πραγματικά περιστατικά στις 18 Απριλίου μετά το ατύχημα, κατέθεσα ερώτηση προς τους αρμοδίους Υπουργούς και μεταξύ των άλλων ρωτούσα εάν υπάρχουν και ποιες είναι οι προδιαγραφές για τη φόρτωση και την ασφαλή πρόσδεση των φορτίων σε ρυμουλκούμενα ή αυτοκινούμενα οχήματα, προκειμένου να είναι ασφαλής η

μετακίνηση σε όλο τον οδικό άξονα της χώρας.

Ειδικότερα αναφέρω στην ερώτηση, ερωτάσθε, κύριοι Υπουργοί, εάν υπάρχουν προδιαγραφές για το είδος, την ποιότητα, την αντοχή και την πυκνότητα πρόσδεσης ογκωδών φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων σε φορτηγά οχήματα. Η απάντηση του Υπουργείου είναι αυτοκαταδικαστική. Ομολογεί ότι δεν υπάρχουν προδιαγραφές πρόσδεσης τέτοιων φορτίων, κάτι που σημαίνει ότι αν λάβουμε υπόψη το πνεύμα των ομιλιών των συναδέλφων αλλά και των Υπουργών που προηγήθηκαν, δεν υπάρχει καμία διάθεση να συνταχθούν στο άμεσο μέλλον τέτοιες προδιαγραφές. Επομένως είναι βέβαιο ότι θα έχουμε και άλλα τέτοια τραγικά ατυχήματα.

Πάντως δεν είναι δυνατό να μεταφέρεται όγκος μαρμάρου είκοσι πέντε τόνων ή παρόμοια φορτία που προκάλεσαν το ατύχημα και να προσδένονται μ' έναν απλό ιμάντα και όχι με τριπλούς και τετραπλούς ιμάντες για λόγους ασφαλείας.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Πρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ**)

Κύριε Υπουργέ, κύριε Τσακλίδη είστε μηχανικός και ξέρετε ότι σε μια κατασκευή ο συντελεστής ασφαλείας δεν είναι το ένα, αλλά είναι το δύο και το τρία και παραπάνω, ανάλογα με την επικινδυνότητα ή το ενδεχόμενο δυσμενές αποτέλεσμα καταρρεύσεως ή αστοχίας της κατασκευής.

Πάντως εδώ χρειάζεται να προσέξουμε, να συντάξουμε και να νομοθετήσουμε προδιαγραφές φόρτωσης και ασφαλούς μεταφοράς φορτίων, διότι διαφορετικά θα έχουμε πάλι τέτοια ατυχήματα και θα ξαναθρηνήσουμε θύματα. Επομένως εκεί πρέπει να στραφεί η έρευνα των ελλείψεων και τότε όλοι μαζί θα έχουμε προσφέρει εκείνο το οποίο οφείλουμε ως καθήκον μας στον ελληνικό λαό. Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση επί της προτάσεως του Προέδρου της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνου Καραμανλή και των Βουλευτών του Κόμματός του για τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής με αντικείμενο τη διερεύνηση των αιτιών που οδήγησαν στο πολύνεκρο δυστύχημα στα Τέμπη.

Κύριοι συνάδελφοι, έχει υποβληθεί αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας επί της πρότασης του Προέδρου της Νέας Δημοκρατίας κ. Κώστα Καραμανλή και των Βουλευτών του Κόμματός του, για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής με αντικείμενο τη διερεύνηση των αιτιών που οδήγησαν στο πολύνεκρο δυστύχημα στα Τέμπη, της οποίας το κείμενο έχει ως εξής:

«ΑΙΤΗΣΗ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗΣ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑΣ

Οι υπογράφωντες ζητούμε τη διεξαγωγή ονομαστικής ψηφοφορίας ως προς τη σύσταση εξεταστικής επιτροπής, στο πλαίσιο της συζήτησης, η οποία προκλήθηκε με πρωτοβουλία της Νέας Δημοκρατίας.

Αθήνα, 20 Μαΐου 2003.

Προκόπης Παυλόπουλος
Βασίλης Τσίπρας
Αγγελούσης Ευστάθιος
Φωτιάδης Ηλίας
Σκρέκας Θεόδωρος
Χαλκίδης Μιχάλης
Τσιπλάκης Κωνσταντίνος
Πολύζος Ευάγγελος
Κατσίκης Θεόδωρος
Γκελεσάκης Νικόλαος
Παπανικολάου Ελευθέριος
Γιαννόπουλος Αθανάσιος
Κοντός Αλέξανδρος
Λεονταρίδης Θεόφιλος
Δημοσχάκης Θεοφάνης
Καρασμάνης Γεώργιος
Παπαληγούρας Αναστάσιος
Δεικτάκης Γεώργιος
Μαρία Κόλλια
Πέτρος Μολυβιάτης
Ιωάννης Χωματάς
Δημήτριος Σιούφας

Μακρυπίδης Ανδρέας	+
Βερελής Χρήστος	+
Κουρουμπλής Παναγιώτης	-

Σμυρλής - Λιακατάς Χρήστος	+	Θεοδώρου Χρήστος	+
Βαϊνάς Ιωάννης	+	Παπαγεωργίου Γεώργιος	+
Σαλμάς Μάριος	+	Πιπεργιάς Δημήτριος	+
Αγγελόπουλος Νικόλαος	+	Κεδικόγλου Βασίλειος	+
Στριφτάρης Σπυρίδων	-	Λιάσκος Αναστάσιος	+
		Παπαγεωργόπουλος Ελευθέριος	+
ΝΟΜΟΣ ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ		ΝΟΜΟΣ ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	
Θωμόπουλος Ιωάννης	+	Τσίπρας Βασίλης	+
Τσούρνος Γεώργιος	+		
Παπαδημητρίου Ελισάβετ (Έλσα)	+	ΝΟΜΟΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ	
		Γκούσκος Διονύσιος	+
ΝΟΜΟΣ ΑΡΚΑΔΙΑΣ			
Ρέππας Δημήτριος	+	ΝΟΜΟΣ ΗΛΕΙΑΣ	
Σπυρόπουλος Ροβέρτος	+	Ζαφειρόπουλος Ιωάννης	+
Τατούλης Πέτρος	+	Γεωργακόπουλος Δημήτριος	+
Κωστόπουλος Δημήτριος	+	Αντωνακόπουλος Παναγιώτης	+
ΝΟΜΟΣ ΑΡΤΗΣ		Χρονόπουλος Γεώργιος	+
Κολιοπάνος Θεόδωρος	+	Αδρακτάς Παναγιώτης	+
Κοσσυβάκης Δημήτριος	+	Κορκολόπουλος Βασίλης	-
Καραμπίνας Κων/νος	+		
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΜΟΥ ΑΤΤΙΚΗΣ		ΝΟΜΟΣ ΗΜΑΘΙΑΣ	
Πάγκαλος Θεόδωρος	+	Χρυσοχοΐδης Μιχαήλ	+
Βρεττός Κων/νος	+	Γικόνογλου Μόσχος	+
Γιαννάκης Ιωάννης	+	Χαλκίδης Μιχαήλ	+
Παπαηλίας Ηλίας	+	Φωτιάδης Ηλίας	+
Βλάχος Γεώργιος	+	ΝΟΜΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	
Κασιόκης Θεόδωρος	+	Αποστολάκης Δημήτριος	+
Κατσιγιάννης Αθανάσιος	+	Ματζαπετάκης Στυλιανός	+
Μπούρας Αθανάσιος	+	Σχοιναράκη - Ηλιάκη Ευαγγελία	+
Στεργίου Ιωάννα	+	Στρατάκης Εμμανουήλ	+
		Βρέντζος Σταύρος	+
ΝΟΜΟΣ ΑΧΑΪΑΣ		Φραγκιαδουλάκης Εμμανουήλ	+
Φούρας Ανδρέας	+	Κεφαλογιάννης Εμμανουήλ	+
Χρυσανθακόπουλος Αλέξανδρος	+	Δεικτάκης Γεώργιος	+
Θωμά Μαρία	+		
Θωμάς Γεώργιος	+	ΝΟΜΟΣ ΘΕΣΣΠΡΩΤΙΑΣ	
Σπηλιόπουλος Κων/νος	+	Παπαδόπουλος Αλέξανδρος	+
Σπηλιωτόπουλος Σπήλιος	+	Μπέζας Αντώνιος	+
Νικολόπουλος Νικόλαος	+		
Βασιλείου Θεόφιλος	+	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	
Κοσιώνης Παναγιώτης	-	Τσοχατζόπουλος Απόστολος - Αθανάσιος	+
ΝΟΜΟΣ ΒΟΙΩΤΙΑΣ		Βενιζέλος Ευάγγελος	+
Αποστολίδης Λουκάς	+	Καστανίδης Χαράλαμπος	+
Ακριβάκης Αλέξανδρος	+	Παπαθεμελής Στυλιανός - Άγγελος	-
Μπασιάκος Ευάγγελος	+	Μαγκριώτης Ιωάννης	+
Τσιπλάκος Αριστείδης	+	Γκεσούλης Νικόλαος	+
		Σπυριούνης Κυριάκος	+
ΝΟΜΟΣ ΓΡΕΒΕΝΩΝ		Καραμανλής Κων/νος	+
Τζιόλας Ελευθέριος	+	Ορφανός Γεώργιος	+
		Σπηλιόπουλος Αναστάσιος	+
ΝΟΜΟΣ ΔΡΑΜΑΣ		Κούβελας Σωτήριος	+
Κωνσταντίνου Φλώρος	-	Καλαφάτης Σταύρος	+
Παπαδόπουλος Σταύρος	+	Χουρμουζιάδης Γεώργιος	-
Δαϊλάκης Σταύρος	+	Ξηροτύρη - Αικατερινάρη Ασημίνα	+
		Β' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	
ΝΟΜΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ		Γερανίδης Βασίλειος	-
Κρεμαστινός Δημήτριος	+	Τσιόκας Θεοχάρης	-
Σφυρίου Κοσμάς	+	Κίρκος Γεώργιος	+
Παπανικόλας Βασίλειος	+	Διαμαντής Κων/νος	+
Παυλίδης Αριστοτέλης	+	Ρεγκούζας Αδάμ	+
ΝΟΜΟΣ ΕΒΡΟΥ		Σαλαγκούδης Γεώργιος	+
Φωτιάδης Απόστολος	+	Τζέκης Άγγελος	-
Νικολαΐδης Ιωάννης	+	ΝΟΜΟΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	
Δημοσχάκης Θεοφάνης	+	Αργύρης Ευάγγελος	+
Λυμπερακίδης Λεωνίδα	+	Μαλέσιος Ευάγγελος	+
		Παπούλιας Κάρολος	+
ΝΟΜΟΣ ΕΥΒΟΙΑΣ		Τασούλας Κων/νος	+

Καλογιάννης Σταύρος	+	Παπαδέλλης Φραγκλίνος	+
		Σκοπελίτης Σταύρος	-
ΝΟΜΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ		ΝΟΜΟΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ	
Τσακλίδης Ιωάννης	+	Κτενάς Γεώργιος	+
Στρατηλάτης Νικόλαος	+		
Καλαντζής Γεώργιος	+	ΝΟΜΟΣ ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	
Παναγιωτόπουλος Γεώργιος	-	Ζήση Ροδούλα	+
ΝΟΜΟΣ ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ		Τζανής Λεωνίδα	+
Σαλαγιάννης Νικόλαος	+	Βούλγαρης Αλέξανδρος	+
Τσιλίκας Βασίλειος	+	Νάκος Αθανάσιος	+
Αναγνωστόπουλος Θεόδωρος	-	Μακρή Ζωή (Ζέττα)	+
Σιούφας Δημήτριος	+	Γκατζής Νικόλαος	-
Ταλιαδούρος Σπυρίδων	+	ΝΟΜΟΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	
ΝΟΜΟΣ ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ		Κατσιλιέρης Πέτρος	+
Πετσάλνικος Φίλιππος	+	Μπένος Ιωάννης - Σταύρος	+
Αγγελής Ανέστης	+	Γιαννακόπουλος Ιωάννης	+
ΝΟΜΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ		Καλαντζάκου Σοφία	+
Δρυς Γεώργιος	+	Παπανικολάου Ελευθέριος	+
Κοντομάρης Ευύχιος	+	Λαμπρόπουλος Ιωάννης	+
Σπύρου Σπυρίδων	+	ΝΟΜΟΣ ΞΑΝΘΗΣ	
ΝΟΜΟΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ		Σγουρίδης Παναγιώτης	+
Καλαφάτης Αλέξανδρος	-	Στολίδης Σωτήριος	+
ΝΟΜΟΣ ΚΙΛΚΙΣ		Κοντός Αλέξανδρος	+
Φλωρίδης Γεώργιος	+	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	
Τσιτουρίδης Σάββας	+	Σημίτης Κων/νος	+
Κιλτίδης Κων/νος	+	Φασούλας Παναγιώτης	+
ΝΟΜΟΣ ΚΟΖΑΝΗΣ		Μπεντενιώτης Εμμανουήλ	+
Αθανασιάδης Αλέξανδρος	+	Καλός Γεώργιος	+
Λωτίδης Λάζαρος	+	Μελάς Παναγιώτης	+
Βλαχόπουλος Ηλίας	+	Μιχαλολιάκος Βασίλειος	+
Τσιαρτσιώτης Νικόλαος	+	Μαντούβαλος Πέτρος	+
Παπαδόπουλος Μιχάλης	+	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	
ΝΟΜΟΣ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ		Λαλιώτης Κων/νος	+
Κοτσώνης Θεόδωρος	+	Νιώτης Γρηγόρης	+
Χωρέμης Αναστάσιος	+	Λιντζέρης Δημήτριος	+
Δήμας Σταύρος	+	Κρητικός Παναγιώτης	+
Παπαληγούρας Αναστάσιος	+	Διαμαντίδης Ιωάννης	+
ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ		Καψής Γιάννης	+
Παπαζώη Ελισάβετ	+	Νεράντζης Αναστάσιος	+
Λεβογιάννης Νικόλαος	+	Λαφαζάνης Παναγιώτης	+
Χωματάς Ιωάννης	+	ΝΟΜΟΣ ΠΕΛΛΗΣ	
ΝΟΜΟΣ ΛΑΚΩΝΙΑΣ		Πασχαλίδης Γεώργιος	-
Γρηγοράκος Λεωνίδα	+	Βοσνάκης Χρήστος	+
Σκανδαλάκης Παναγιώτης	+	Καρασμάνης Γεώργιος	+
Δαβάκης Αθανάσιος	+	Φουντουκίδου - Θεοδωρίδου Παρθένα	+
ΝΟΜΟΣ ΛΑΡΙΣΗΣ		Τζαμτζής Ιορδάνης (Δάνης)	+
Νασιώκας Έκτορας	+	ΝΟΜΟΣ ΠΙΕΡΙΑΣ	
Φλώρος Νικόλαος	+	Τσερτικίδης Παντελής	+
Χατζημικαήλης Νικόλαος - Φώτιος	+	Αρσένη Μαρία	+
Φαρμάκης Νικόλαος	+	Κωνσταντόπουλος Γεώργιος	+
Γαρουφαλιάς Γεώργιος	+	Πολύζος Ευάγγελος	+
Ζώης Χρήστος	+	ΝΟΜΟΣ ΠΡΕΒΕΖΗΣ	
Κατσαρός Νικόλαος	+	Τσεκούρας Ιωάννης	+
Τσιόγκας Δημήτριος	-	Τρυφωνίδης Γεώργιος	+
ΝΟΜΟΣ ΛΑΣΗΘΙΟΥ		ΝΟΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΗΣ	
Καρχιμάκης Μιχαήλ	+	Λουκάκης Μανώλης	-
Ιωαννίδης Φοίβος	+	Κεφαλογιάννης Ιωάννης	-
ΝΟΜΟΣ ΛΕΣΒΟΥ		ΝΟΜΟΣ ΡΟΔΟΠΗΣ	
Σηφουνάκης Νικόλαος	+	Γκαλήπ Γκαλήπ	+
		Μεχμέτ Αχμέτ	+
		Στυλιανίδης Ευριπίδης	-

ΝΟΜΟΣ ΣΑΜΟΥ

Βαρδίκος Πυθαγόρας

+

ΝΟΜΟΣ ΣΕΡΡΩΝ

Ανθόπουλος Ιωάννης
 Βασιλακάκης Βασίλειος
 Λεονταρίδης Θεόφιλος
 Καραμανλής Αχιλλέας
 Κόλλια - Τσαρουχά Μαρία
 Χαϊτίδης Ευγένιος
 Τσιπλάκης Κων/νος

+

+

+

+

+

+

+

ΝΟΜΟΣ ΤΡΙΚΑΛΩΝ

Μαγκούφης Χρήστος
 Μάτης Αθανάσιος
 Σκρέκας Θεόδωρος
 Χατζηγάκης Σωτήριος
 Λέγκας Νικόλαος

+

+

+

+

+

ΝΟΜΟΣ ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ

Παπαδήμας Λάμπρος
 Βαθειάς Ιωάννης
 Αλαμπάνος Δημήτριος
 Γιαννόπουλος Αθανάσιος
 Καλλιώρας Ηλίας
 Αγγελούσης Ευστάθιος

+

+

+

+

+

+

ΝΟΜΟΣ ΦΛΩΡΙΝΗΣ

Λιάνης Γεώργιος
 Κορτσάρης Νικόλαος

+

+

ΝΟΜΟΣ ΦΩΚΙΔΟΣ

Θάνος Δημήτριος
 Γκελεστάθης Νικόλαος

+

+

ΝΟΜΟΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ

Πάχτας Χρήστος
 Πάππας Βασίλειος
 Φλωρίνης Αθηναίος

+

+

+

ΝΟΜΟΣ ΧΑΝΙΩΝ

Σκουλάκης Εμμανουήλ
 Δαμιανάκης Ευτύχιος
 Βαλυράκης Ιωσήφ
 Μαρκογιαννάκης Χρήστος

+

+

+

+

ΝΟΜΟΣ ΧΙΟΥ

Τσουρή Ελπίδα
 Βαρίνος Αθανάσιος

+

+

ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ "ΝΑΙ" 124

"ΟΧΙ" 147

" «ΠΑΡΩΝ» 1

ΣΥΝΟΛΟ ΨΗΦΙΣΑΝΤΩΝ 272

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ»

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Συνεπώς η πρόταση για τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής απορρίπτεται κατά πλειοψηφία.

Παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών της σημερινής συνεδριάσεως.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Απόστολος Κακλαμάνης) : Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχεσθε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 00.05', λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Τετάρτη 21 Μαΐου 2003 και ώρα 10.30', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: νομοθετική εργασία, συζήτηση και ψήφιση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών: «Ίδρυση και εποπτεία χρηματιστηρίων και οργανωμένων αγορών, νέες αρμοδιότητες της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς και τροποποιήσεις χρηματιστηριακής νομοθεσίας» σύμφωνα με τα άρθρα 72 παράγραφος 4 του Συντάγματος και 108 παράγραφος 7 του Κανονισμού της Βουλής, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

