

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΑ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΜΗ'

Παρασκευή 2 Ιουνίου 2006

Αθήνα, σήμερα στις 2 Ιουνίου 2006, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10.49' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΣΩΤΗΡΗ ΧΑΤΖΗΓΑΚΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Παρακαλείται η κυρία Γραμματέας να ανακοινώσει τις αναφορές προς το Σώμα.

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τη Γραμματέα της Βουλής κ. Ελπίδα Παντελάκη, Βουλευτή Α' Πειραιώς, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΖΩΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Ομοσπονδία Κτηνοτροφικών Συλλόγων Νομού Λάρισας ζητεί τη λήψη μέτρων στήριξης του κτηνοτροφικού κλάδου.

2) Ο Βουλευτής Έβρου κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΤΟΛΙΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Δήμος Αλεξανδρούπολης Έβρου ζητεί χρηματοδότηση για την επιδότηση υπαλλήλων του για αγορά πρώτης κατοικίας.

3) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΕΚΤΟΡΑΣ ΝΑΣΙΩΚΑΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, στο οποίο ζητείται η άμεση τοποθέτηση Ειρηνοδίκη στο Ειρηνοδικείο Φαρσάλων Λάρισας.

4) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Εργοδηγών – Σχεδιαστών Δημοσίου Ν.Π.Δ.Δ. και Ο.Τ.Α. Περιφέρειας Πελοποννήσου ζητεί την ένταξη υπαλλήλων εργοδηγών κατηγορίας Δ.Ε. στην κατηγορία Τ.Ε.Ο..

5) Ο Βουλευτής Αττικής κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Ένωση Εργατοτεχνιτών και Τεχνιτών Υπαλλήλων Επιχειρήσεως Εργοστασίων «AEG HELLAS» διαμαρτύρεται για το κλείσιμο των εργοστασίων στην Ελλάδα της πολυεθνικής «AREVA HELLAS».

6) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΙΟΡΔΑΝΗΣ ΤΖΑΜΤΖΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία το Εργατούπαλληλικό Κέντρο Γιαννιτσών ζητεί να ενταχθούν οι απολυμένοι από κλωστοϋφαντουργικές επιχειρήσεις του Νομού Πέλλης στις ευεργετικές διατάξεις των απολυμένων της Νάουσας.

7) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΙΟΡΔΑΝΗΣ ΤΖΑΜΤΖΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Φορτηγών Αυτοκινήτων Διεθνών Μεταφορών Γιαννιτσών και Περιχώρων ζητεί τη λήψη μέτρων στήριξης του ελληνικού κλάδου των διεθνών μεταφορών.

8) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΙΟΡΔΑΝΗΣ ΤΖΑΜΤΖΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Φορτηγών Αυτοκινήτων Διεθνών Μεταφορών Γιαννιτσών και Περιχώρων ζητεί τη λήψη μέτρων ασφάλειας των οδικών μεταφορών στην Ιταλία.

9) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΙΟΡΔΑΝΗΣ ΤΖΑΜΤΖΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Φορτηγών Αυτοκινήτων Διεθνών Μεταφορών Γιαννιτσών και Περιχώρων ζητεί την επίλυση προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι ιδιοκτήτες φορτηγών αυτοκινήτων κατά τη διέλευσή τους από τη Σερβία.

10) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΜΠΕΝΟΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, το οποίο αναφέρεται στην κατάργηση του διαδικτυακού καναλιού «ΕΡΑ 5 Φωνή της Ελλάδας».

11) Ο Βουλευτής Σερρών κ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΤΣΙΠΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Ένωση Αδιόριστων Νηπιαγωγών 2ετούς φοίτησης ζητεί το διορισμό μελών της.

12) Ο Βουλευτής Σερρών κ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΤΣΙΠΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ιδιοκτήτες απαλλοτριωθέντων εκτάσεων στην περιοχή της κοινότητας Προμαχώνα Νομού Σερρών ζητούν την αποζημίωσή τους.

13) Ο Βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης κ. ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Ομοσπονδία Συνδικάτων Μεταφορών Ελλάδος ζητεί τον έλεγχο των εργαζομένων οδηγών ΤΑΞΙ ως προς τη νομιμότητα των αδειών τους.

14) Ο Βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης κ. ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Συνεταιρισμός Επεξεργασίας και Πώλησης Φρούτων ΟΣΣΗΣ ζητεί την αποζημίωση των παραγωγών της περιοχής του που οι καλλιέργειές τους επλήγσαν από ακαρπία.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 10098/19-4-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βασιλείου Οικονόμου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 23553/9-5-06

έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της υπ' αριθμ. 10098/19-4-2006 ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Βασίλης Οικονόμου, αναφορικά με την οικονομική επιβάρυνση Ο.Τ.Α. στο πλαίσιο υλοποίησης του θεσμού του «Τοπικού Αστυνομικού», σας επισημαίνουμε τα εξής:

Σύμφωνα με το ισχύον Σύνταγμα, οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης έχουν διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια.

Όπως προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 1 του Π.Δ. 49/2006, ο θεσμός του Τοπικού Αστυνομικού ενεργοποιείται προαιρετικά από τη Τοπική Αυτοδιοίκηση και μόνο κατόπιν σχετικής απόφασης του οικείου δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου με την οποία:

α) παραχωρείται χώρος για την εγκατάστασή του και
β) αναλαμβάνεται από τον ΟΤΑ η κάλυψη των λειτουργικών εξόδων του γραφείου αυτού.

Κατά τα λοιπά, αρμόδιο να σας απαντήσει είναι το συνενωόμενο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης.

Ο Υφυπουργός
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ»

2. Στην με αριθμό 10102/19-4-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βασιλείου Οικονόμου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 23574/10-5-06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ανωτέρω ερώτηση, σας γνωρίζουμε ότι στον Υπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης ανήκουν οι αρμοδιότητες που διαλαμβάνονται στις διατάξεις του ν.851/1978 «Περί της Εθνικής Σημαίας, των Πολεμικών Σημαίων και του Διακριτικού Σήματος του Προέδρου της Δημοκρατίας» (Α233), οι οποίες είναι οι εξής:

α) Ο καθορισμός των δημοσίων καταστημάτων, στα οποία η Εθνική Σημαία παραμένει σε έπαρση κάθε ημέρα (άρθρο 2 παρ. 1 περ.δ')

β) ο καθορισμός των μεγεθών των επιαιρούμενων σημαίων (άρθρο 2 παρ.3 περ.γ')

γ) Ο καθορισμός προδιαγραφών κατασκευής υφάσματος των σημαίων που επιφέρονται από τις κρατικές υπηρεσίες (άρθρο 1 παρ.7 εδάφ.1)

δ) Ο καθορισμός του μεγέθους της σημαίας στα αυτοκίνητα των επισημών προσώπων (άρθρο 2 παρ.3 περ.δ')

ε) Ο καθορισμός του γενικού σημαιοστολισμού, λόγω εορτασμού, εθνικού ή δημοσίου πένθους, πέραν των προβλεπόμενων διατάξεων που ισχύουν κάθε φορά (άρθρο 6 παρ.1 περ.α').

Κατά τα λοιπά, αρμόδια να απαντήσουν είναι τα συνενωόμενα Υπουργεία Δικαιοσύνης και Δημόσιας Τάξης, στα οποία κοινοποιούμε το παρόν έγγραφό μας.

Ο Υφυπουργός
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ»

3. Στην με αριθμό 10086/18-4-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βασιλείου Γκεγκερόγλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 23559/10-5-06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ανωτέρω ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων ο Βουλευτής κ. Βασίλειος Γκεγκερόγλου και αφορά στο αντικείμενο του θέματος σας γνωρίζουμε ότι στο άρθρο 80 5 του σχεδίου του νέου Δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα, το οποίο έχει κατατεθεί στη Βουλή, αντιμετωπίζεται το θέμα που τίθεται στην ανωτέρω ερώτηση και πλέον δεν θα απαιτείται νέα άδεια ίδρυσης και λειτουργίας σε περίπτωση μεταβίβασης καταστήματος υγειονομικού ενδιαφέροντος σε νέο πρόσωπο, εφόσον δεν έχει γίνει μεταφορά, επέκταση, αλλαγή ή ουσιαστικής τροποποίηση των υγειονομικών όρων λειτουργίας αυτού.

Στην περίπτωση αυτή η άδεια ίδρυσης και λειτουργίας θα αντικαθίσταται υποχρεωτικά με νέα, η οποία εκδίδεται στο όνομα του προσώπου, που μεταβιβάστηκε το κατάστημα, χωρίς να ακολουθείται η διαδικασία, που προβλέπεται για τη χορήγηση

ση της αρχικής άδειας.

Ο Υφυπουργός
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ»

4. Στην με αριθμό 10128/19-4-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ανδρέα Μακρυπίδη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 23549/10-5-06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της παραπάνω ερώτησης, σας γνωρίζουμε ότι οι διαδικασίες απόκτησης δικαιώματος χρήσης νερού καθορίζονται από το εκάστοτε ισχύον Νομοθετικό Πλαίσιο για τη διαχείριση των υδάτινων πόρων.

Βάσει του τότε ισχύοντος Ν. 1739/87 εκδόθηκε η αρ. Δ11/Φ16/ οικ. 14264/442/22 -9- 99 Κοινή Απόφαση των Υπουργών ΕΣ.Δ.Δ.Α. και Ανάπτυξης με την οποία παραχωρείται στον Δήμο Παρακαμπυλίων δικαίωμα χρήσης έως 150.000 μ3 νερού ετησίως για ύδρευση, από την λίμνη Καστρακίου.

Το ισχύον σήμερα Νομοθετικό Πλαίσιο για την προστασία και τη διαχείριση των υδατικών πόρων είναι ο Ν. 31991/03 και αρμόδιο να σας απαντήσει για τις προβλεπόμενες διαδικασίες είναι το συνενωόμενο Υπουργείο ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.

Ο Υφυπουργός
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΑΚΟΣ»

5. Στην με αριθμό 10019/17-4-06 ερώτηση του Προέδρου του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς και Βουλευτή κ. Αλέξανδρου Αλαβάνου δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΥΠΠΟ/ΓΡ.ΥΠ./Κ.Ε. /728/8-5-06 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

«Σχετικά με την υπ' αριθμ. 10019/17.04.2006 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αλέκου Αλαβάνου, σχετικά με τα αρχαιολογικά ευρήματα στην Αττική οδό, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Κατά την τετραετία, από την έναρξη των εργασιών της Αττικής Οδού, η αρμόδια Β' Εφορεία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων του Υπουργείου Πολιτισμού διεξήγαγε σε όλη την έκταση που περιλαμβάνουν τα έργα της Αττικής Οδού και τα συμπληρωματικά οδικά της έργα, από την περιοχή της Φυλής έως τα Μεσόγεια, τριάντα τέσσερις συνολικά ανασκαφές, δέκα από τις οποίες ήταν ιδιαίτερα εκτεταμένες και υπό την πίεση στενών χρονικών ορίων ολοκλήρωσής τους. Επιπλέον, ειδικά συνεργεία της Β' Εφορείας Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων αποτελούμενα από επιστημονικό και εργατοτεχνικό προσωπικό ήταν μονίμως απασχολημένα με την παρακολούθηση και την εποπτεία των σκαπτικών εργασιών του έργου, καθώς και τη διενέργεια δοκιμαστικών τομών κατά την διαδικασία των χωματοργικών εργασιών. Από την έρευνα αυτή προέκυψαν σημαντικά στοιχεία για την ιστορία της Αττικής από την Νεολιθική Εποχή έως την Ύστερη Ρωμαϊκή Εποχή.

Το σύνολο των ευρημάτων που προέκυψαν από τις έως άνω ανασκαφικές εργασίες -περίπου 6.000 κιβώτια, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων περιέχει κεραμική- έχει μεταφερθεί στους αποθηκευτικούς χώρους του Αρχαιολογικού Μουσείου Βραυρώνος και σε αποθήκη στο Κορωπί, η οποία παραχωρήθηκε στο ΥΠ.ΠΟ. από την κοινοπραξία της Αττικής Οδού.

Μετά την απόλυση του προσωπικού, επιστημονικού και εργατοτεχνικού, που εργαζόταν στις ανασκαφές στο πλαίσιο της κατασκευής της Αττικής οδού, η αρμόδια Εφορεία Αρχαιοτήτων με έγγραφό της ενημέρωσε το Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. για τις εργασίες που παρέμεναν σε εκκρεμότητα και ζήτησε, χωρίς αποτέλεσμα, να παραμείνει μέρος του προσωπικού για την ολοκλήρωσή τους.

Όσον αφορά στην ίδρυση Μουσείου για την ανάδειξη των αρχαιολογικών ευρημάτων, που προέκυψαν από όλα τα μεγάλα έργα στην περιοχή της Νομαρχίας Ανατολικής Αττικής, η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Πολιτισμού σε συνεργασία με την Τοπική Αυτοδιοίκηση αναζητεί κατάλληλο χώρο για τη δημιουργία του, με σκοπό το έργο να ενταχθεί σε Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

Ο Υπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ»

6. Στην με αριθμό 10096/19-4-06 ερώτηση του Προέδρου του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς και Βουλευτή κ. Αλέξανδρου Αλαβάνου δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΥΠΠΟ/ΓΡ.ΥΠ./Κ.Ε./735/10-5-06 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

«Σχετικά με την υπ' αριθμ. 10096/19.04.2006 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αλέκου Αλαβάνου, που αφορά στο παλιό εργοστάσιο της Columbia, σας επισυνάπτουμε το σχετικό Δελτίο Τύπου του Γενικού Γραμματέα του ΥΠ. πο. κ. Χρήστου Ζαχόπουλου, το οποίο αναρτήθηκε στον κόμβο του Υπουργείου (www.culture.gr) στις 18.4.2006.

Ο Υπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΥΛΓΑΡΑΚΗΣ»

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

7. Στην με αριθμό 4625/16-11-05 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ.90022/28760/5728/9-12-05 έγγραφο από τον Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην αριθ. 4625/16-11-2005 ερώτηση, που κατατέθηκε στη Βουλή από τον Βουλευτή κ. Βασίλειο Κεγκέρογλου, σχετικά με το προαναφερόμενο θέμα, σας πληροφορούμε τα ακόλουθα, όπως μας γνώρισε το ΙΚΑ-ΕΤΑΜ:

Η Διοίκηση του Ιδρύματος με το με αρ. πρωτ. Γ99/111/08-11-2005 έγγραφό της και με αφορμή δηλώσεις υπαλλήλων του Ι.Κ.Α. - Ε.Τ.Α.Μ. στα Μ.Μ.Ε. και δημοσίευση απόψεών τους στον Τύπο για υπηρεσιακά θέματα, ενημέρωσε τους υπαλλήλους, ότι πριν προβούν σε παρόμοιες ενέργειες θα πρέπει να το γνωρίζουν προηγουμένως στο Τμήμα Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων της Διοίκησης και σε περίπτωση μη τήρησης της διαδικασίας αυτής θα εφαρμόζονται οι προβλεπόμενες από τον Υπαλληλικό Κώδικα κυρώσεις.

Με το ανωτέρω έγγραφο δεν επιχειρείται η παρεμπόδιση προβολής των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι υπάλληλοι στον εργασιακό τους χώρο και σε καμία περίπτωση δεν απαγορεύεται η γνωστοποίηση αιτημάτων των υπαλλήλων και η προώθηση οικονομικών ή άλλων διεκδικήσεων μέσω των συνδικαλιστικών τους οργανώσεων καθώς και προτεινομένων λύσεων.

Το ανωτέρω έγγραφο έγινε με σκοπό να μην προβάλλονται προσωπικές απόψεις σε υπηρεσιακά θέματα, οι οποίες όπως συχνά έχει παρατηρηθεί είναι αντίθετες με τις θέσεις και απόψεις των επιτελικών Διευθύνσεων της Διοίκησης του Ι.Κ.Α.-Ε.Τ.Α.Μ.. Και τούτο διότι είναι φυσικό να δημιουργείται σύγχυση και προβληματισμός στον πολίτη, ο οποίος είναι αποδέκτης διαφορετικών ενδεχομένων απόψεων για το ίδιο θέμα, πολλές φορές και ανακριβών πληροφοριών.

Εξάλλου, σύμφωνα με τον Οργανισμό του ΙΚΑ - ΕΤΑΜ και σχετικών οδηγιών που έχουν δοθεί κατά καιρούς, το τμήμα Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων είναι αρμόδιο για την πληροφόρηση του κοινού σχετικά με τις δραστηριότητες και τις αποφάσεις του Ιδρύματος.

Τέλος πρέπει να τονιστεί, ότι η Διοίκηση του Ιδρύματος με το εν λόγω έγγραφό της δεν αποσκοπεί στον περιορισμό ή στη στέρηση της ελευθερίας της έκφρασης των υπαλλήλων, η οποία άλλωστε έχει κατοχυρωθεί συνταγματικά.

Ο Υπουργός
ΠΑΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ»

8. Στην με αριθμό 4533/15-11-05 ερώτηση του Βουλευτή κ. Γεωργίου Παπαγεωργίου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ90022/27831/2026/9-12-05 έγγραφο από τον Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση, που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Παπαγεωργίου Γεώργιος και σχετικά με το ως άνω αναφερόμενο θέμα, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Το Επίδομα Κοινωνικής Αλληλεγγύης Συνταξιούχων

(ΕΚΑΣ) αποτελεί μια μη ανταποδοτική παροχή (παροχή δηλαδή για την οποία δεν έχουν καταβληθεί εισφορές από τους συνταξιούχους - δικαιούχους αυτού), η οποία έχει σαν σκοπό την ουσιαστική οικονομική ενίσχυση των χαμηλοσυνταξιούχων με τις μεγαλύτερες ανάγκες και η βελτίωση του επιπέδου διαβίωσής τους. Για την επίτευξη του ανωτέρω σκοπού πρέπει να πληρούνται αθροιστικά από τον συνταξιούχο ορισμένα εισοδηματικά κριτήρια, τα οποία δεν εξαντλούνται μόνο στο ποσό του εισοδήματος που προέρχεται από συντάξεις, αλλά συνεξετάζονται κατά την ίδια βαρύτητα και τα λοιπά εισοδήματα που προέρχονται είτε από τυχόν εργασία της συζύγου ή και τα εισοδήματα από άλλες πηγές. Τα κριτήρια αυτά για το έτος 2005 είναι:

α. Το συνολικό καθαρό ετήσιο εισόδημα από συντάξεις (κύριες, επικουρικές και βοηθήματα), μισθούς, ημερομίσθια και λοιπά επιδόματα να μην υπερβαίνει το ποσό των έξι χιλιάδων οχτακοσίων εικοσιτεσσάρων ευρώ και σαράντα πέντε λεπτών (6.824,45 ευρώ).

β. Το συνολικό ετήσιο ατομικό φορολογητέο εισόδημα του συνταξιούχου να μην υπερβαίνει το ποσό των επτά χιλιάδων εννιακοσίων εξήντα ένα ευρώ και ογδόντα επτά λεπτών (7.961,87 ευρώ).

γ. Το συνολικό ετήσιο οικογενειακό φορολογητέο εισόδημα να μην υπερβαίνει το ποσό των δώδεκα χιλιάδων τριακοσίων ογδόντα εννέα ευρώ και εξήντα πέντε λεπτών (12.389,65 ευρώ).

Τα παραπάνω ποσά αφορούν εισοδήματα που δηλώθηκαν με τη δήλωση φορολογίας εισοδήματος οικονομικού έτους 2004 και αφορούν εισοδήματα έτους 2003.

Τα κάθε φορά ισχύοντα εισοδηματικά κριτήρια έχουν καθοριστεί με βάση αναλογιστικές μελέτες και ισχύουν για όλους ανεξαιρέτως τους συνταξιούχους, ούτως ώστε να διασφαλίζεται η απρόσκοπτη χορήγηση της συγκεκριμένης παροχής στα άτομα εκείνα που πραγματικά είναι στην πλέον δυσχερή οικονομική κατάσταση.

Η αναπροσαρμογή των εισοδηματικών κριτηρίων βάσει των οποίων κρίνεται το δικαίωμα λήψης του Ε.Κ.Α.Σ., γίνεται, σύμφωνα με τη διάταξη του ν. 2556/1997, κάθε χρόνο με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας και Εμπορικής Ναυτιλίας, με βάση το ποσοστό αύξησης του εισοδήματος από συντάξεις σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Ο ανωτέρω τρόπος αύξησης των εισοδηματικών κριτηρίων διασφαλίζει σε μεγάλο βαθμό τη συνέχιση χορήγησης Ε.Κ.Α.Σ. στους χαμηλοσυνταξιούχους, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι - όπως και τα προηγούμενα χρόνια - δεν υπάρχουν λίγοι συνταξιούχοι - δικαιούχοι του Ε.Κ.Α.Σ., στους οποίους περικόπτεται το Ε.Κ.Α.Σ., γιατί κατ' ελάχιστον υπερέβησαν τα όρια.

Η Πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας προβληματίζεται έντονα ως προς το θέμα αυτό και εξετάζει κάθε δυνατότητα μελλοντικής αναπροσαρμογής των εισοδηματικών κριτηρίων του ΕΚΑΣ, έτσι ώστε να παρέχεται η μεγαλύτερη δυνατή προστασία στην ιδιαίτερη ευαίσθητη αυτή κατηγορία συνταξιούχων.

Ο Υπουργός
ΠΑΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ»

9. Στην με αριθμό 4466/11-11-05 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ιωάννη Μαγκριώτη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1115566/200/2-12-05 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθ.πρωτ. 4466/11-11-05 ερώτησης που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γιάννης Μαγκριώτης, σχετικά με το ανωτέρω θέμα, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Α.1. Με τις διατάξεις του Ν.3296/2004 «Φορολογίας Εισοδήματος Φυσικών και Νομικών Προσώπων, Φορολογικοί Έλεγχοι και άλλες διατάξεις» που ψηφίστηκε στη Βουλή, προβλέπονται φορολογικές ρυθμίσεις που αποβλέπουν στη δικαιότερη κατανομή των φορολογικών βαρών και την ενίσχυση του εισοδήματος ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων, όπως μισθωτών, συνταξιούχων.

Ειδικότερα, από 1-1-2005 προβλέπεται:

α) Αύξηση του αφορολόγητου ορίου της φορολογικής κλίμακας για μισθωτούς και συνταξιούχους από 10.000 ευρώ σε 11.000 ευρώ.

β) Αύξηση του ποσοστού μείωσης του φόρου από 15% σε 20% των ιατρικών δαπανών, της δαπάνης ενοικίου για κύρια κατοικία του φορολογούμενου και των παιδιών που σπουδάζουν, της δαπάνης για παράδοση κατ' οίκον μαθημάτων και φροντιστηρίων, καθώς και τόκων δανείων για απόκτηση κύριας κατοικίας για τα δάνεια που συνάπτονται από 1.1.2003 και μετά.

γ) Παράταση κατά δύο έτη του χρονικού διαστήματος που τα τέκνα θεωρούνται προστατευόμενα μέλη του φορολογούμενου, εφόσον αυτά είναι άνεργα και εγγεγραμμένα στα μητρώα ανέργων του Ο.Α.Ε.Δ..

δ) Αύξηση της μείωσης του φόρου από 30 ευρώ σε 60 ευρώ για κάθε τέκνο του φορολογούμενου, προκειμένου για μισθωτούς και συνταξιούχους που κατοικούν σε παραμεθόριες περιοχές.

2. Ανεξάρτητα από τις πιο πάνω ελαφρύνσεις δεν αντιμετωπίζεται επί του παρόντος αύξηση του αφορολόγητου εισοδήματος σε 15.000 ευρώ για λόγους δημοσιονομικών αναγκών.

Β.1. Με τις διατάξεις των Νόμων 2592/98 (άρθρ.1 παρ.6-9 και 4 παρ.9-10) και 3234/04 (άρθρ.1 παρ.2,3,10 και 14) επεκτάθηκαν οι μισθολογικές ρυθμίσεις των Νόμων 2470/97 και 3205/03 που ίσχυαν από 1-1-1997 και από 1-1-2004, αντίστοιχα, για τους εν ενεργεία πολιτικούς δημοσίου υπαλλήλους και στους συνταξιολογούμενους από το Δημόσιο και το ΤΑΠΟΤΕ (με τις διατάξεις του Ν.3395/1955) σιδηροδρομικούς συνταξιούχους.

Η αναπροσαρμογή των συντάξεων των σιδηροδρομικών συνταξιούχων τόσο με τις διατάξεις του Ν.1777/98 όσο και με τις προεκτεθείσες διατάξεις των Νόμων 2592/98 και 3234/04, προσπόρισε στους ενδιαφερόμενους σημαντικά αυξημένες συντάξεις.

2. Ο περιορισμός του ποσού των δευτερευουσών απολαβών κατέστη αναγκαίος προκειμένου να μην προκύψουν υπέρμετρες αυξήσεις στις συντάξεις μιας συγκεκριμένης κατηγορίας συνταξιούχων, με συνέπεια αυτές να αυξηθούν κατά πολύ πάνω από τη μέση ποσοστιαία αύξηση των συντάξεων άλλων κατηγοριών.

Αλλάστε το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες που αναφέρονται στην ανωτέρω ερώτηση, αύξησε σε σύντομο χρονικό διάστημα τρεις φορές το ανώτατο όριο των δευτερευουσών απολαβών των σιδηροδρομικών συνταξιούχων, που θεσπίστηκε με τις διατάξεις των περιπτώσεων α', β' και γ' της παρ.7 του άρθρου 1 του Ν.2592/98, από ΕΥΡΩ 73,37, 132,06 και 190,76 σε 81, 145 και 210 από 1-1-2002 (άρθρο 13 του Ν.3075/02), σε 90, 160, και 230 από 1-1-2004 (παρ.11 άρθρ.1 του Ν.3234/04) και σε 93,166 και 238 από 1-1-2005 (παρ.4 άρθρο 1 του Ν.3408/05), αντίστοιχα.

Ο Υφυπουργός
ΠΕΤΡΟΣ ΔΟΥΚΑΣ»

10. Στην με αριθμό 10448/8-5-06 ερώτηση της Βουλευτού κ. Ελπίδας Τσουρή δόθηκε με το υπ' αριθμ. 27280/24-5-2006 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε η Βουλευτής κ. Ε. Τσουρή, αναφορικά με τη χρηματοδότηση των

εργοστασίων αφαλάτωσης ύδατος, σας γνωρίζουμε ότι από πιστώσεις των Κεντρικών Αυτοτελών Πόρων, χρηματοδοτούνται, σύμφωνα με το άρθρο 11 του Ν. 2503/97 και βάσει των προβλέψεων στην Κοινή Υπουργική Απόφαση κατανομής τους, που εκδίδεται κάθε έτος ύστερα από πρόταση της Κ.Ε.Δ.Κ.Ε., Ο.Τ.Α. που λειτουργούσαν εργοστάσια αφαλάτωσης τον Μάιο του 1997, για κάλυψη αναγκών τους.

Για το τρέχον έτος, στην σχετική κοινή απόφαση κατανομής των ΚΛΠ, προβλέφθηκε για τον ανωτέρω σκοπό και υπέρ των συγκεκριμένων δικαιούχων, το ποσό των 3.000.000 ευρώ, ίδιο με αυτό που είχε διατεθεί το έτος 2005 για τον εν λόγω σκοπό.

Κατόπιν των ανωτέρω, ΟΤΑ που λειτουργούν εργοστάσια αφαλάτωσης θαλάσσιου ύδατος, πέραν αυτών για τα οποία επιχορηγούνται σύμφωνα με τα προαναφερόμενα, θα πρέπει να αξιοποιήσουν τις δυνατότητες που παρέχονται μέσω του προγράμματος «ΘΗΣΕΑΣ», που αποτελεί άλλωστε και τη θέση της ΚΕΔΚΕ, όπως αυτή αποτυπώθηκε τόσο στην σχετική πρόταση - γνώμη του Δ.Σ. της για την κατανομή των ΚΛΠ έτους 2006, όσο και σε νεώτερο έγγραφο αυτής, με αφορμή ανάλογο ερώτημα-αίτημα ενδιαφερόμενου Δήμου.

Ο Υφυπουργός
Α. ΝΑΚΟΣ»

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαιρών ερωτήσεων της Δευτέρας 5 Ιουνίου 2006.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφος 4 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 769/30.5.2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Εμμανουήλ Όθωνα προς τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, σχετικά με την πληρωμή των μικρομεσαίων εργοληπτών δημοσίων έργων.

2. Η με αριθμό 772/30.5.2006 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Βέρας Νικολαΐδου προς την Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με την αντιμετώπιση των προβλημάτων εκπαίδευσης των παιδιών των ΡΟΜ που κατοικούν στην περιοχή του Δήμου Ζεφυρίου Αττικής.

3. Η με αριθμό 7786/30.5.2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αθανασίου Λεβέντη προς τους Υπουργούς Εθνικής Άμυνας και Δημόσιας Τάξης, σχετικά με την ηθική και υλική αποκατάσταση των αγωνιστών της Μακρονήσου κ.λπ.

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφος 4 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 760/29.5.2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Βασιλείου Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με τον κίνδυνο απώλειας των οριστικών δικαιωμάτων των αγροτών.

2. Η με αριθμό 771/30.5.2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Δημητρίου Τσιόγκα προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την πλήρη λειτουργία της Μονάδας Εντατικής Θεραπείας στο Νοσοκομείο Λάρισας κ.λπ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Η πρώτη, η με αριθμό 775/30.5.2006 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού της Νέας Δημοκρατίας κ. Παρθένας Φουντουκίδου προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την πρόσφατη έρευνα για την ποιότητα του πόσιμου ύδατος κ.λπ., διαγράφεται λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού.

Θα συζητηθεί στη συνέχεια η δεύτερη, η με αριθμό 767/42/30.5.2006 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Κωνσταντίνου Ρόβλια προς τον Πρωθυπουργό, σχετικά με τις προσλήψεις μέσω του Α.Σ.Ε.Π..

Στην επίκαιρη ερώτηση θα απαντήσει ο Υπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης.

Το ειδικότερο περιεχόμενο της επίκαιρης ερώτησης έχει ως εξής:

«Με πρόσφατες υπουργικές αποφάσεις η Κυβέρνηση συνεχίζει την απαξίωση του Α.Σ.Ε.Π. που η ίδια ξεκίνησε με σειρά προηγούμενων ενεργειών και παραλείψεων της. Συγκεκριμένα, ουσιαστικά καταργείται το αντικειμενικό σύστημα προσλήψεων σε σχέση με σημαντικό αριθμό Δ.Ε.Κ.Ο., μέσω αυτών των υπουργικών αποφάσεων. Έτσι, η χώρα, με ευθύνη της Νέας Δημοκρατίας, επιστρέφει στην εποχή των ρουσφετολογικών προσλήψεων και της εξουσίας των κομματαρχών.

Το Σύνταγμα παραβιάζεται ευθέως και πλήττεται κάθε έννοια αντικειμενικής διαδικασίας προσλήψεων, που οι κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. θεσμοθέτησαν. Είναι προφανές ότι εν όψει των επερχόμενων τοπικών και βουλευτικών εκλογών, η Κυβέρνηση χρησιμοποιεί ανεπίτρεπτα τις προσλήψεις στις Δ.Ε.Κ.Ο. ως εργαλείο συγκέντρωσης ψήφων, εκμεταλλευόμενη το άγχος και την αγωνία των άνεργων νέων.

Κατόπιν αυτών ερωτάται ο Πρωθυπουργός:

1. Πώς δικαιολογεί την ουσιαστική απαξίωση του αντικειμενικού συστήματος προσλήψεων, παρά τις προεκλογικές υποσχέσεις της Νέας Δημοκρατίας περί ισονομίας, ισοπολιτείας και αξιοκρατίας;

2. Σκοπεύει να λάβει νομοθετικές πρωτοβουλίες για τη διατήρηση και επαύξηση των αρμοδιοτήτων του Α.Σ.Ε.Π. και ποιες;»

Στην επίκαιρη ερώτηση του κυρίου συναδέλφου θα απαντήσει ο Υπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης κ. Προκόπης Παυλόπουλος.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, το ερώτημα που θέτετε, σημαίνει ότι ή δεν έχετε δει τη νομοθεσία ή την έχετε δει, αλλά την παραβλέπετε. Όχι μόνο δεν υπάρχει καμία παράκαμψη του Α.Σ.Ε.Π., αλλά ίσα-ίσα, αυτή η Κυβέρνηση θωράκισε τις αρμοδιότητες του Α.Σ.Ε.Π., όπως επίσης ενίσχυσε την υποδομή του.

Θα ξεκινήσω από το πρώτο θέμα που θέσατε. Θέτετε το θέμα της εφαρμογής του ν. 3429/2005, όταν ξέρετε πολύ καλά ότι αυτός ο νόμος λέει πως όσες Δ.Ε.Κ.Ο. ανήκουν στο δημόσιο τομέα, κάνουν προσλήψεις μόνο μέσα από τη διαδικασία Α.Σ.Ε.Π.. Και το Α.Σ.Ε.Π. ελέγχει και τις προκηρύξεις και το τελικό αποτέλεσμα. Απλά, την ενδιάμεση διαδικασία την κάνει ο φορέας, όπως συμβαίνει και με πολλές άλλες περιπτώσεις. Όπου βεβαίως μια Δ.Ε.Κ.Ο. έχει εκφύγει του δημόσιου τομέα, τότε από εκεί και πέρα δεν υπάγεται στη διαδικασία του Α.Σ.Ε.Π., όπως προβλέπει το ίδιο το Σύνταγμα.

Και για να μη νομίζετε ότι αυτά τα λέει το Υπουργείο, απευθύναμε την ερώτησή σας στο ίδιο το Α.Σ.Ε.Π., το οποίο απήντησε τι ακριβώς συμβαίνει με το θέμα αυτό δια χειρός και υπογραφής του Αντιπροέδρου του, του κ. Μπακόπουλου και το οποίο λέει αν παραβιάζεται το Σύνταγμα ή γενικότερα οι εγγυήσεις που αφορούν το Α.Σ.Ε.Π.. Και έχει βεβαίως και την απόφαση για τα «Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε.», η οποία υπονοείτε πως έφυγε εκτός δημόσιου τομέα. Είναι, όμως, η ίδια η απόφαση με την οποία επί των ημερών του ΠΑ.ΣΟ.Κ. είχε φύγει, παραδείγματος χάριν, ο Ο.Τ.Ε και άλλοι οργανισμοί. Καταθέτω, λοιπόν, στα Πρακτικά της Βουλής την απάντηση του Α.Σ.Ε.Π. προς εσάς, στην ερώτησή σας, για να δείτε πώς το ίδιο το Α.Σ.Ε.Π. απαντά.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης κ. Προκόπης Παυλόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά αντίγραφο της υπ' αριθμόν 4/2006 απόφασης της Ολομέλειας του Α.Σ.Ε.Π., η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής και έγγραφο του Αντιπροέδρου του Α.Σ.Ε.Π. προς το ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α., το οποίο έχει ως εξής:

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Εδώ θέλω να τονίσω και κάτι άλλο, πριν προχωρήσω λίγο περισσότερο. Έχω πει επανειλημμένα σ' αυτήν την Αίθουσα -και προς τον Αρχηγό της Αξωματικής Αντιπολίτευσης και προς εσάς- ότι το Α.Σ.Ε.Π. είναι ανεξάρτητη διοικητική αρχή και υπάγεται στον κοινοβουλευτικό έλεγχο της Επιτροπής Θεσμών και Διαφάνειας. Γιατί δεν καλείτε -το λέω δύο ολόκληρα χρόνια- τον Πρόεδρο του Α.Σ.Ε.Π. εδώ να σας πει αν αυτά που καταγγέλλετε και λέτε ισχύουν ή όχι. Να σας πει τι συνέβαινε πριν και τι συμβαίνει τώρα.

Τώρα θωρακίσουμε την υποδομή του Α.Σ.Ε.Π. και έχει το προσωπικό που πρέπει. Έχει επίσης, πέρα από το προσωπικό, τα μέσα τα οποία του είναι απαραίτητα και -το κυριότερο απ' όλα- ενισχύσαμε τις αρμοδιότητές του. Ναι ή όχι, γνωρίζετε ότι, πέρα από τις αρμοδιότητες που είχε, τη μετατροπή των συμβάσεων σε αορίστου χρόνου την αναθέσαμε στο Α.Σ.Ε.Π., ενώ δεν ήταν αναγκαίο να γίνει; Ναι ή όχι γνωρίζετε ότι αυξήσαμε τις προθεσμίες, μέσα στις οποίες το Α.Σ.Ε.Π. πρέπει να κάνει τον έλεγχο των προκηρύξεων και των αποτελεσμάτων των φορέων, εφόσον γίνεται μέσω φορέων η σχετική διαδικασία, και όταν είναι γνωστό ότι επί ΠΑ.ΣΟ.Κ οι ημερομηνίες που είχαν καθορισθεί ήταν τόσο ασφυκτικές, που ουσιαστικά δεν μπορούσε να κάνει κανένα έλεγχο το Α.Σ.Ε.Π.; Τώρα μπορεί να κάνει έλεγχο το Α.Σ.Ε.Π.. Ναι ή όχι, γνωρίζετε ότι στο θέμα της μερικής απασχόλησης -που είχατε αφήσει τη μερική απασχόληση χωρίς κανένα έλεγχο- η διαδικασία γίνεται μέσω Α.Σ.Ε.Π.; Και, ναι ή όχι, γνωρίζετε ότι επίσης πρέπει να δούμε, ακόμα και στον τελευταίο νόμο που ψηφίσαμε για το Εθνικό Τυπογραφείο, ότι δημιουργείται ειδικό τεύχος, το οποίο αφορά διορισμούς οι οποίοι γίνονται εκτός Α.Σ.Ε.Π. σε θέσεις που είναι πολιτικές και πρέπει να ξέρει καθένας τι γίνεται; Πολύ περισσότερο δε, ναι ή όχι, γνωρίζετε ότι υπάρχει η δυνατότητα των φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα να αναπαράγουν τις προκηρύξεις του Α.Σ.Ε.Π., για να είναι γνωστές στους πάντες;

Θέλω να σας τονίσω, λοιπόν, ότι αυτή η Κυβέρνηση, στα δύο αυτά χρόνια, θωράκισε το Α.Σ.Ε.Π. και το σέβεται. Το ομολογεί το ίδιο το Α.Σ.Ε.Π., το κρίνει το ίδιο το Α.Σ.Ε.Π., απαντώντας στην ίδια την ερώτησή την οποία κάνατε για το συγκεκριμένο θέμα, στο οποίο αναφέρατε ειδικότερα και, κυρίως, ως προς τη συνταγματικότητα του ν. 3429/2005 και ως προς τις εγγυήσεις που πρέπει να υπάρχουν για τις αρμοδιότητες του Α.Σ.Ε.Π..

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Υπουργέ.

Το λόγο έχει ο κ. Ρόβλιας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΡΟΒΛΙΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, το Α.Σ.Ε.Π. αρχίσαμε να το απαξιώνετε προεγκλογικά -δεν είναι τωρινό το φαινόμενο- όταν μοιράζατε αφειδώς υποσχέσεις διορισμών, όταν παίζατε και τώρα συνεχίζετε να παίζετε με την αγωνία των άνεργων νέων για λόγους ψηφοθηρικούς. Απαξίωση του Α.Σ.Ε.Π. είναι η εγκατάλειψή του και απαξίωση του Α.Σ.Ε.Π. είναι η συνεχής αφαίρεση αρμοδιοτήτων του. Με στοιχεία Ιανουαρίου του 2006, με τα οποία απάντησε το Α.Σ.Ε.Π. σε ερώτησή μου, προκύπτει ότι υπάρχουν εκατό κενές οργανικές θέσεις. Προκύπτει ότι διακόσιες δεκαέξι χιλιάδες υποψήφιοι ανέμεναν οριστική κατάταξη και διακόσιες χιλιάδες υποψήφιοι ανέμεναν έλεγχο αποτελεσμάτων. Το πιο χαρακτηριστικό είναι ο γραπτός διαγωνισμός του Ιουλίου του 2004.

Έχουν περάσει σχεδόν δύο χρόνια και ακόμα δεν έχουν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες για τους δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, οι οποίοι διαμαρτύρονται συνεχώς. Είναι προφανές ότι το Α.Σ.Ε.Π. ασφυκτιά και διαμαρτύρεται αλλά η Κυβέρνηση κωφεύει.

Θέλω να σας θυμίσω τι είπατε στις 22 Μαρτίου 2004, όταν πήγατε στο ΑΣΕΠ. Είπατε εσείς ο ίδιος προσωπικά ότι θα του δοθούν όλα τα μέσα, για να ασκήσει τις αρμοδιότητές του. Αναφέρατε, πρώτο-πρώτο, το προσωπικό. Υπάρχουν, όμως, εκατό κενές οργανικές θέσεις. Κάνετε ακριβώς τα αντίθετα απ' αυτά τα οποία λέγατε. Την εκκίνηση τη δώσατε με την καθιέρωση της προφορικής βαθμολογούμενης συνέντευξης. Από κει και πέρα,

γελοιοποιήθηκαν οι διαδικασίες του διαγωνισμού για τους επαγγελματίες οπλίτες. Ανατροπή της σειράς κατάταξης έως 97%. Επελήφθη ο εισαγγελέας για τις προσλήψεις στους φρουρούς της Τράπεζας της Ελλάδος. Είχαμε παράνομες προσλήψεις στην Ε.Β.Ο., στην ΠΥΡ.ΚΑΛ. και στην Ε.Α.Β.. Είχαμε ουσιαστική κατάργηση του Α.Σ.Ε.Π. στις προσλήψεις Ο.Σ.Ε., Ο.Α.Σ.Α., Ε.ΘΕ.Λ., Η.Λ.Π.Α.Π., Η.Σ.Α.Π. και Δ.Ε.Η.. Ετοιμάζονται ρουσφετολογικές προσλήψεις με συνέντευξη στη Πυροσβεστική, στην Αγροφυλακή, στους φύλακες των φυλακών και στη Δημοτική Αστυνομία. Προσλήψεις με συνέντευξη έγιναν στον Ο.Σ.Κ. και στον Ο.Τ.Ε., με σχεδόν αποκλειστικό κριτήριο τη συνέντευξη. Ακόμα και στα προγράμματα του Ο.Α.Ε.Δ., που υπήρχε τριμελής επιτροπή, την καταργήσατε και πάτε σε μονομελές όργανο δικό σας.

Με όλα αυτά, κύριε Υπουργέ, απαξιώσατε πλήρως στη συνείδηση του πολίτη το Α.Σ.Ε.Π.. Αυτό είναι το μεγαλύτερο κακό, το οποίο έχετε κάνει αυτά τα δύο χρόνια σαν Κυβέρνηση. Κάνετε τριακόσιες δώδεκα χιλιάδες προσλήψεις. Καταθέτω για τα Πρακτικά τον πίνακα, ο οποίος προκύπτει από δικά σας στοιχεία, όταν απαντήσατε στην ερώτησή του κ. Κοσμίδη. Είναι οι αποφάσεις της τριμελούς επιτροπής.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Κωνσταντίνος Ρόβλιας καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Απ' αυτές τις τριακόσιες δώδεκα χιλιάδες προσλήψεις, οι εξήντα επτά χιλιάδες είναι δήθεν μισθώσεις έργου. Είναι ψευδεπίγραφες συμβάσεις εργασίας. Οι σαράντα χιλιάδες είναι αορίστου χρόνου, δηλαδή εκατόν επτά χιλιάδες προσλήψεις χωρίς προκήρυξη και χωρίς Α.Σ.Ε.Π.. Όταν οι ψηφοφόροι σας μάθουν, κύριε Παυλόπουλε, το πώς προσλαμβάνετε χαριστικά, δεν θα ξέρете πού να κρυφτείτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Οι δικοί σας ψηφοφόροι δεν ήξεραν πού να κρυφτούν, κύριε Ρόβλια, όταν στις εκλογές του 2004 σας γύρισαν την πλάτη, γιατί ήξεραν ποια είναι η τακτική σας. Ήξεραν πώς απαξιώσατε το Α.Σ.Ε.Π., πώς οδηγούσατε σε ομηρία όλους εκείνους που προσλαμβάνατε από τις πόρτες και τα παράθυρα και που εμείς τους κάνουμε αορίστου χρόνου.

Τα στοιχεία που αναφέρατε για τις προσλήψεις ξεχάσατε να μας πείτε ότι αφορούν ίδιες σε αριθμό προσλήψεις μ' αυτές που γινόντουσαν προηγούμενως και ότι η συντριπτική πλειοψηφία απ' αυτές, είναι απλές ανανεώσεις συμβάσεων ανθρώπων που είχατε πάρει εσείς και που ανανεώνονται, για να γίνουν εν τω μεταξύ αορίστου χρόνου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΡΟΒΛΙΑΣ: Αυτές είναι ελάχιστες.

ΠΡΟΚΟΠΗΣ ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ (Υπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης): Και επιπλέον, ξεχάσατε να μας πείτε και κάτι άλλο από τα στοιχεία του Α.Σ.Ε.Π.. Ότι το Α.Σ.Ε.Π. στον πίνακα που έβγαλε, στον οποίο έλεγε τι παραβάσεις υπήρχαν προηγούμενως -είναι ο επίσημος πίνακας του Α.Σ.Ε.Π. και θα τον καταθέσω- λέει ότι από το 1994 μέχρι το 2003 οι παραβάσεις ήταν 62% έως 50%. Και στο τέλος του 2004, πήγαν στο 35,7%. Δηλαδή μέσα σ' ένα χρόνο είχαμε κατεβάσει κατά 50% τις παραβάσεις του Α.Σ.Ε.Π. που εσείς είχατε κάνει προηγούμενως.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης κ. Προκόπης Παυλόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα του Α.Σ.Ε.Π., ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Και μου είπατε ότι το Α.Σ.Ε.Π. δεν έχει τα μέσα και ότι ο διαγωνισμός του 2004 δεν έχει τελειώσει ακόμη. Δεν μου λέτε, κύριε Ρόβλια, ποιος ήταν εκείνος ο οποίος τόσα χρόνια άφησε το Α.Σ.Ε.Π. χωρίς να έχει καλυμμένες τις οργανικές θέσεις; Αν ο διαγωνισμός έγινε το 2004, το Α.Σ.Ε.Π. είχε μείνει χωρίς προσωπικό από εσάς. Διότι, αφού είχε κενά το 2004 και τα έχει ακόμα, ποιος το άφησε με τόσα κενά; Δηλαδή κάνετε κριτική

στην Κυβέρνηση γιατί δεν πλήρωσε σε δύο χρόνια όλα τα κενά που αφήσατε εσκεμμένα όλο τον προηγούμενο καιρό, για να έρχεται τότε εδώ ο κάθε Υπουργός σας και να λέει ότι το Α.Σ.Ε.Π. δεν μπορεί να λειτουργήσει;

Επιπλέον θέλω να σας τονίσω και κάτι άλλο: Ξεχάσατε να μας πείτε πόσο προσωπικό με μετατάξεις ή αποσπάσεις έχει πάρει το Α.Σ.Ε.Π. και, επίσης, να μας πείτε για την πλήρωση των είκοσι οκτώ κενών οργανικών θέσεων, την οποία εγκρίναμε εντελώς πρόσφατα, στις 26-4-2006, σε συνεννόηση με το Α.Σ.Ε.Π.. Εσείς το αφήσατε και απαξιώθηκε. Εμείς το ενισχύουμε. Όλα τα άλλα παραδείγματα που αναφέρατε για την Πυροσβεστική κ.λπ., ξέρετε ότι αφορούν διαδικασίες εκτός Α.Σ.Ε.Π.. Ξέρετε ότι γίνονται με τους ίδιους όρους που είχατε και σεις.

Τώρα, όσον αφορά τη διαδικασία για τη συνέντευξη, πρέπει να σας θυμίσω ότι το Α.Σ.Ε.Π. κάνει συνέντευξη μόνο όταν το κρίνει εκείνο και την κάνει το ίδιο. Μέχρι σήμερα, όπου δεν ήθελε να κάνει συνέντευξη, το απέρριψε το αίτημα. Και σε δύο-τρεις περιπτώσεις που θέλησε, την έκανε. Άρα, τα αναθέτουμε όλα στο Α.Σ.Ε.Π. και το σεβόμαστε.

Σας είπα και πάλι: Καλέστε το Α.Σ.Ε.Π. στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας και συζητήστε με τον Πρόεδρό του τι συνέβαινε, τι συμβαίνει, για να δοθεί η απάντηση στην Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας. Το έχω πει εδώ και ενάμιση χρόνο. Το λέω άλλη μία φορά ακόμα. Κάντε το!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η τρίτη με αριθμό 773/30-5-2006 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ελπίδας Παντελάκη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με τη λήψη μέτρων για την απομάκρυνση της λυματολάσπης από την Ψιτάλλεια κ.λπ. διαγράφεται λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κύριε Πρόεδρε, ξέρετε ότι εμείς πάντα δεχόμαστε κάποιο κώλυμα Υπουργού. Εδώ απλώς θέλω να πω –και γι' αυτό βρίσκομαι εδώ, γιατί με ενημέρωσε ο Υφυπουργός κ. Ξανθόπουλος– ότι υπάρχει σοβαρό πολιτικό πρόβλημα. Καταλαβαίνω τη δεινή θέση του Υπουργού κ. Σουφλιά, αλλά εν πάση περιπτώσει ακούει κανείς από την Κυβέρνηση; Ακούει ο Πρωθυπουργός; Ακούει ο κόσμος;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κυρία Παντελάκη, δεν έχετε το λόγο. Σας τον έδωσα, βέβαια, για να διατυπώσετε την ένστασή σας. Όμως ακούστε με, σας παρακαλώ.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Σας παρακαλώ να καταθέσετε ξανά την επίκαιρη ερώτηση και την άλλη εβδομάδα θα συζητηθεί.

Επομένως τα περί μεγάλου πολιτικού ζητήματος δεν ευσταθούν, διότι απλώς παίρνει παράταση μιας εβδομάδας.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Κύριε Πρόεδρε, είναι σοβαρή πολιτική ευθύνη της Κυβέρνησης που συνειδητά δεν δέχεται να απαντήσει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Μα, θα συζητηθεί μετά από μία εβδομάδα σας λέγω.

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Αποτελεί το άκρον άωτον της αδιαφορίας!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Τώρα θέλετε απλώς να μιλήσουμε για να μιλήσουμε!

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: Δεν θέλουμε απλώς να μιλήσουμε!

Κύριε Πρόεδρε, πρέπει να ξέρετε ότι η μπόχα που υπάρχει αυτή τη στιγμή στον Πειραιά είναι τέτοια που δεν μπορούμε να αναπνεύσουμε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Τώρα μιλάτε επί της ουσίας και εγώ δεν μπορώ να σας απαντήσω περί μπόχας!

ΕΛΠΙΔΑ ΠΑΝΤΕΛΑΚΗ: ...και δεν δέχεται ο Υπουργός να απαντήσει!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ, κυρία Παντελάκη.

Θα συζητήσουμε τώρα τη με αριθμό 766/41/29-5-2006 τρίτη επίκαιρη ερώτηση του πρώην Προέδρου και Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Νικολάου Κωνστα-

ντόπουλου προς τον Πρωθυπουργό, σχετικά με την πολιτική της Κυβέρνησης στις ελληνοτουρκικές σχέσεις.

Το περιεχόμενο της επίκαιρης ερώτησης του κ. Κωνσταντόπουλου έχει ως εξής:

«Το πρόσφατο τραγικό επεισόδιο στο Αιγαίο, θέτει, με αμείλικτο τρόπο, σε ολόκληρη την πολιτική ηγεσία του τόπου, ένα καίριο ερώτημα:

Η πολιτική που ακολουθούμε ως χώρα, στο μείζον θέμα των ελληνοτουρκικών σχέσεων και ιδιαίτερα των ελληνοτουρκικών διαφορών στο Αιγαίο, είναι η ορθή ή αντιθέτως έχει εξαντλήσει τα όριά της και χρειάζεται σοβαρή επανεξέταση;

Η μετακίνηση το Δεκέμβριο του 2004 στις Βρυξέλλες, με ευθύνη της σημερινής Κυβέρνησης, από τη συμφωνία που είχε επιτευχθεί το Δεκέμβριο του 1999 στο Ελσίνκι, υπήρξε μία κρίσιμη επιλογή και θα πρέπει τώρα υπό το φως του τραγικού συμβάντος να αξιολογηθεί. Υπήρξε σωστή ή αντίθετα οδήγησε σε πολύ αρνητική οπισθοδρόμηση;

Τελικά, η μη παραπομπή στη Χάγη και αντ' αυτής η επιμονή στη μέχρι σήμερα πολιτική, μήπως, αντί να εξυπηρετεί τα εθνικά μας συμφέροντα, έχει ως αποτέλεσμα τον εγκλωβισμό μας σε μία κατάσταση, που αφ' ενός δίνει τη δυνατότητα στην Τουρκία να επιβεβαιώνει καθημερινά τις διεκδικήσεις της και αφ' ετέρου υποχρεώνει την Ελλάδα σε μία διαρκή αιμορραγία με ανυπολόγιστο κόστος για το ανθρώπινο δυναμικό και την οικονομία της χώρας.

Δυστυχώς τα διαδραματιζόμενα διεθνώς δεν ακινητούν ούτε περιμένουν τις κυβερνήσεις να αντιληφθούν τη δυναμική της εκάστοτε συγκυρίας. Έτσι, στους τομείς των ευρωτουρκικών και ελληνοτουρκικών σχέσεων, αλλά και στο Κυπριακό, οι συνθήκες δεν δικαιολογούν τις εκτιμήσεις του ελληνικού ΥΠ. ΕΞ..

Ερωτάται ο κύριος Πρωθυπουργός:

1. Τι σκοπεύει να κάνει η Κυβέρνηση, προκειμένου να αναπροσαρμόσει τη μέχρι σήμερα αδιέξοδη και επιζήμια τακτική της;

2. Σε ποια αρμόδια όργανα, συμβούλια, επιτροπές και διασκέψεις της Ε.Ε. θα θέσει το θέμα των συνεχών προκλήσεων, με το ανυπολόγιστο για την κοινωνία και την ανθρώπινη ζωή κόστος εξοπλισμών και αποτρεπτικής ετοιμότητας;

3. Θα ζητήσει η ελληνική Κυβέρνηση την παραπομπή στο Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης; Και θα προετοιμάσει την εσωτερική πολιτική ζωή της χώρας και την εθνική στρατηγική της εξωτερικής πολιτικής προς αυτή την κατεύθυνση;»

Θα απαντήσει η Υπουργός Εξωτερικών κ. Ντόρα Μπακογιάννη.

Κυρία Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ (Υπουργός Εξωτερικών): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, η επίκαιρή σας ερώτηση δίνει στην Κυβέρνηση την ευκαιρία να αναπτύξει τις θέσεις της για άλλη μία φορά ενώπιον της Βουλής των Ελλήνων για την πολιτική που ασκεί στο πεδίο της εξωτερικής πολιτικής.

Με τη μνήμη νωπή από το πρόσφατο τραγικό δυστύχημα στο νοτιοανατολικό Αιγαίο επιτρέψτε μου για μία ακόμη φορά και απ' αυτό το Βήμα να συλλυπηθώ τη σύζυγο, τα παιδιά, τα αδέρφια του Σιμναγού Ηλιάκη και να επαινώσω την πρωτοβουλία της Βουλής να στηρίζει την οικογένεια του ηρωικού μας πιλότου.

Αντιμετωπίσαμε μία δύσκολη στιγμή. Όμως, η Κυβέρνηση έδρασε άμεσα και αποτελεσματικά, με σύνεση και υπευθυνότητα.

Στόχος μας ήταν και είναι και θα είναι η διαφύλαξη στο ακέραιο των κυριαρχικών μας δικαιωμάτων και η προώθηση με τον καλύτερο δυνατό τρόπο των συμφερόντων της χώρας.

Κύριε Πρόεδρε, είχαμε την ευκαιρία να συζητήσουμε χθες κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης του Συμβουλίου Εξωτερικής Πολιτικής την πορεία της πολιτικής μας. Η Κυβέρνηση εργάζεται με σχέδιο, με μεθοδικότητα και συνέπεια, ανταποκρινόμενη πλήρως στις προκλήσεις, οι οποίες εμφανίζονται στις διεθνείς σχέσεις της χώρας. Επιδιώκουμε τη συναινετική, τη συνεννόηση και πάντα, την ουσιαστική ενημέρωση όλων των πολιτικών δυνάμεων.

Μετά από τέτοια γεγονότα, μερικοί σπεύδουν να αμφισβητήσουν κάποιες από τις κεντρικές στρατηγικές επιλογές της Ελλάδας. Συγκεκριμένα για παράδειγμα, την υποστήριξη της ευρωπαϊκής προοπτικής της Τουρκίας.

Υπενθυμίζω ότι η πολιτική αυτή είναι στρατηγικού χαρακτήρα. Έχει δε την υποστήριξη της μεγάλης πλειοψηφίας του πολιτικού κόσμου της χώρας μας. Και στρατηγικές επιλογές δεν πρέπει να τίθενται αβίαστα και εσπευσμένα υπό αμφισβήτηση και ακόμα περισσότερο, όταν αυτό γίνεται εν θερμώ. Ο δρόμος για την ένταξη της Τουρκίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα είναι μακρύς και ανηφορικός.

Από την πλευρά μας, υποστηρίζουμε την ευρωπαϊκή προσαρμογή της Τουρκίας μεν, διασφαλίζοντας τα συμφέροντά μας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης δε. Δεν μπορεί, κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές –και νομίζω ότι σ’ αυτό είμαστε όλοι σύμφωνοι- να υπάρξει μια Ευρώπη «a la carte». Θέτουμε με σαφήνεια αυστηρούς όρους σε όλα τα δεσμευτικά ευρωπαϊκά κείμενα. Έτσι, εξασφαλίζουμε την υποχρέωση της Τουρκίας για πλήρη συμμόρφωση στο ευρωπαϊκό κεκτημένο.

Στο σημείο αυτό, θέλω να προσθέσω ότι η διαδικασία που είχε συμφωνηθεί στο Ελσίνκι δεν εγκαταλείφθηκε. Ενισχύθηκε και βελτιώθηκε. Πετύχαμε ως χώρα την πλήρη καταγραφή με τη μορφή συγκεκριμένων όρων και προϋποθέσεων των ζητημάτων που ενδιαφέρουν την Ελλάδα.

Με αυτόν τον τρόπο κατορθώσαμε να μετατρέψουμε τις ελληνοτουρκικές διαφορές σε ευρωτουρκικές.

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

Κύριε Πρόεδρε, δώστε μου, σας παρακαλώ, ένα λεπτό, δεδομένου ότι είναι πολύ δύσκολο να απαντήσω σε όλα τα θέματα.

Τις τελευταίες ημέρες, γίνεται μεγάλη συζήτηση για το θέμα της προσφυγής των ελληνοτουρκικών διαφορών στο Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, μία προσφυγή στο Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης οφείλει να προετοιμαστεί προσεκτικά, να εξασφαλίσει, όπως ξέρετε, κύριε Πρόεδρε, την υπογραφή συνυποσχετικού από τα δύο εμπλεκόμενα μέρη και πάνω απ’ όλα, πρέπει να ξεκαθαρίσει και να ορίσει επακριβώς το αντικείμενο της διένεξης.

Έτσι, επειδή γίνεται πολύ κουβέντα για το Δεκέμβριο του 2004 -αν θα ήμασταν έτοιμοι να πάμε στο Δικαστήριο της Χάγης- η αλήθεια είναι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι δεν υπήρχε τέτοια προετοιμασία. Δεν υπήρχε προετοιμασία συνυποσχετικού και δεν είχε ξεκαθαρίσει κανείς ποιο θα μπορούσε να είναι το αντικείμενο και το περιεχόμενο ενός τέτοιου συνυποσχετικού.

Δεν νομίζω ότι πρέπει να επεκταθούμε σ’ αυτήν την κουβέντα αυτήν την στιγμή. Θέλω, όμως, να σας διαβεβαιώσω ότι η πολιτική την οποία ακολουθούμε είναι πολυεπίπεδη. Είναι και στο επίπεδο των διμερών σχέσεων, όπου προσπαθούμε να μειώσουμε την ένταση με την Τουρκία, είναι στο ευρωπαϊκό επίπεδο, όπου επιμένουμε στις δικές μας ευρωπαϊκές αρχές, οι οποίες μετά βεβαιότητας θα πρέπει να τηρηθούν -γιατί σας είπα πριν ότι δεν υπάρχει Ευρώπη «a la carte»- και τρίτον, προωθούμε και τα θέματα χαμηλής πολιτικής, τα οποία τελικώς δεν είναι θέματα χαμηλής πολιτικής, διότι πρόκειται για οικονομικά θέματα, όπως το εμπόριο, ο τουρισμός, τα οποία αποτελούν βάση για τη βελτίωση των σχέσεων με την Τουρκία.

Ο δρόμος, κύριε Πρόεδρε, είναι μακρύς και το ξέρετε πολύ καλά. Όμως, η ελληνική Κυβέρνηση είναι αποφασισμένη με τον καλύτερο δυνατό τρόπο και πάντοτε επιδιώκοντας την ευρύτερη συναίνεση των πολιτικών δυνάμεων να υπερασπιστεί τα συμφέροντα της χώρας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστούμε, κυρία Υπουργέ.

Το λόγο έχει ο κ. Κωνσταντόπουλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ: Κυρία Υπουργέ, θα σας πω την άποψή μου με σαφήνεια και όσο γίνεται πιο περιεκτικά.

Το Π.Α.Σ.Ο.Κ. πανηγύρισε το Ελσίνκι, αλλά δεν το αξιοποίησε όσο θα έπρεπε. Η Νέα Δημοκρατία, δυστυχώς, εγκατέλειψε το Ελσίνκι και ανέτρεψε και την πορεία λύσης του Κυπριακού, υιο-

θετώντας το δόγμα του κ. Μολυβιάτη, για αισιόδοξη αναμονή και αυτόματη βελτίωση των πραγμάτων. Πιστεύω ότι ήταν λάθος.

Η δική μου θέση είναι σαφής: να επιδιώξει η Ελλάδα ένα νέο Ελσίνκι, να ενεργοποιηθεί και να επικαιροποιηθεί το σύμφωνο Παπούλια-Γκιλμάζ, να αξιοποιήσουμε το Διεθνές Δίκαιο, το Δίκαιο της θάλασσας και το Δικαστήριο της Χάγης, που είναι περιεχόμενο του ευρωπαϊκού κεκτημένου και αποτελούν πρόκληση, για τη στάση και τη συνέπεια της Τουρκίας έναντι της διεθνούς κοινότητας. Να αναθέσουμε σε επιτροπή διαπρεπών διεθνολόγων και νομικών, που διαθέτουμε, την προετοιμασία.

Εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης να επιδιώξουμε την άρση του casus belli και την εγγύηση των συνόρων μας, ως εξωτερικών συνόρων της Ευρώπης. Να προτάξουμε το αίτημα για αμοιβαία και ισόρροπη μείωση των εξοπλιστικών δαπανών, να αναπτύξουμε μια ενεργό προληπτική διπλωματία, έτσι ώστε να έχουμε εναλλακτικές κινήσεις εν όψει των Συνόδων Κορυφής.

Κυρία Υπουργέ, για να επιτευχθεί αυτό που και εσείς είπατε, η συναίνεση, αλλά και η αποτελεσματικότητα της διπλωματικής προσπάθειας εντός της Ευρώπης, να πούμε στην κοινή γνώμη τα πράγματα με το όνομά τους. Δυστυχώς η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και ο κ. Παπανδρέου εκ μέρους του Π.Α.Σ.Ο.Κ., ξέρουν ότι δεν είναι μόνο η υφαλοκρηπίδα το θέμα. Δεν υπάρχουν θέματα κυριαρχίας ή κυριαρχικών δικαιωμάτων. Υπάρχουν όμως κι άλλα ζητήματα, στα οποία έχουμε πλεονεκτήματα και τα οποία μπορούμε να συζητήσουμε.

Δυστυχώς εμμένοντας σ’ αυτό το σχήμα περί της αποκλειστικότητας της υφαλοκρηπίδας, εξακολουθούν τα δύο κόμματα να δίνουν επικοινωνιακές μάχες οπισθοφυλακών, με το βλέμμα στραμμένο στο εσωτερικό εκλογικό πεδίο. Κοντά σ’ αυτό, δυστυχώς επενεργούν και ορισμένα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, τα οποία εξουθενώνουν στην κυριολεξία την κοινωνία και ορισμένοι τηλεαστέρες, οι οποίοι κανιβαλίζουν τα πάντα στο όνομα της εμπορικής τηλεθέασης.

Αν θέλουμε, λοιπόν, μια κοινωνία σωστά ενημερωμένη, μια πολιτική ηγεσία στα πλαίσια της σαφούς στρατηγικής για τον ευρωπαϊκό προσανατολισμό, ας κοιτάξουμε και αυτή την παράμετρο, η οποία υπονομεύει και ακυρώνει ανυπόστατες πολιτικές, οικονομικές, κοινωνικές, αλλά και θυσίες ανθρώπων. Ο άτυχος Ηλιάκης είναι ένα ακόμα θύμα στον ακήρυχτο πόλεμο και καλό είναι να μη θρηνούμε εκ των υστέρων, αλλά με προληπτική διπλωματία να προλαβαίνουμε την κλιμάκωση.

Κυρία Υπουργέ, οι εξελίξεις δεν είναι ευνοϊκές και ευχάριστες. Είναι δυσάρεστες και είναι και σύνθετες. Η Ελλάδα ενισχύει την Τουρκία –και καλά κάνει- στο δρόμο της προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά η Τουρκία δεν συμμορφώνεται προς το ευρωπαϊκό κεκτημένο και εξακολουθεί να προκαλεί. Οι συνθήκες, επίσης, είναι δυσμενέστερες απ’ ό,τι ήταν πριν από δύο και τρία χρόνια. Τα συμφέροντα της Ελλάδας δυστυχώς δεν ταυτίζονται με τα στρατηγικά σενάρια, που προωθεί στα Βαλκάνια, το Αιγαίο και τη Μέση Ανατολή η κυβέρνηση Μπους.

Και πρέπει να κάνουμε μια συνολική αποτίμηση της εξωτερικής πολιτικής της Ελλάδας την τελευταία δεκαπενταετία, από το 1990 και μετά, που άλλαξε η όψη του κόσμου όλου. Και εμείς εξακολουθούμε να είμαστε στα ίδια προβλήματα, ανοιχτοί σε προκλήσεις, σε πικρίες σε απογοητεύσεις και –φοβάμαι- και σε παλινδρομήσεις.

Βεβαίως υπήρξε η ενημέρωση χθες στο Συμβούλιο Εξωτερικής Πολιτικής και πρέπει να αξιοποιείται αυτό το βήμα. Και το βήμα του κοινοβουλευτικού ελέγχου αξιοποιήστε το, προκειμένου και με την κοινή γνώμη, αλλά και με τις άλλες πολιτικές δυνάμεις, να μπορεί να υπάρχει τουλάχιστον ένα μίνιμουμ συνεννόησης. Χρειάζεται αξιολόγηση, συμπερασματοποίηση, επανεκτίμηση και ένα σύστημα ενεργητικής προληπτικής διπλωματίας, γιατί τα πράγματα δεν παραμένουν ακίνητα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ, κυρία Κωνσταντόπουλε.

Ορίστε, κυρία Υπουργέ.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ (Υπουργός Εξωτερικών): Κύριε Πρόεδρε, θα συμφωνήσω μαζί σας. Πράγματι η κατάσταση είναι δύσκολη, πράγματι πολλά δεδομένα αλλάζουν λόγω του

διεθνούς περιβάλλοντος.

Θα ξέρετε, όμως, πολύ καλά –και το κουβεντιάσαμε και χθες αναλυτικά– ότι πολλές από τις προτάσεις τις οποίες είπατε, είναι πράγματι πολιτική της Κυβέρνησης. Και προληπτική διπλωματία ασκείται και αυτός είναι ο λόγος των συνεχών επαφών που έχουμε με τον Τούρκο ομόλογό μου και το περιεχόμενο το οποίο αναζητούμε είναι λίγο-πολύ ευρύτερα γνωστό και προσπαθούμε να αντιμετωπίσουμε μια κατάσταση, η οποία πράγματι παρουσιάζει συγκεκριμένη δυσκολία, διότι η ένταση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην Τουρκία ανεβαίνει πάρα πολύ. Είναι μια τελείως διαφορετική πραγματικότητα απ' ό,τι ήταν πριν από δύο χρόνια.

Θέλω να απαντήσω γι' αυτό που είπατε για τον κ. Μολυβιάτη, γιατί νομίζω πως τον αδικείτε. Όταν ο κ. Μολυβιάτης διαπιστώνει ότι το 75% του κυπριακού λαού καταψηφίζει το Σχέδιο Ανάν, κύριε Πρόεδρε, μία είναι η βασική αρχή της δημοκρατίας: Υπέρτατος κριτής είναι ο λαός. Και από την ώρα που ο λαός αποφασίσει, είναι αυτόνομο ότι όλοι μας θα σεβαστούμε την άποψή του και θα χτίσουμε πάνω σε μια καινούργια σελίδα στο Κυπριακό. Και είμαστε υποχρεωμένοι να το κάνουμε γιατί αυτή την εντολή έχουμε πάρει από το λαό.

Τρίτο και τελευταίο: Εγώ, κύριε Πρόεδρε, συμφωνώ μαζί σας. Τα θέματα εξωτερικής πολιτικής θέλουν πολύ μεγαλύτερη προσοχή και πολύ μεγαλύτερη υπευθυνότητα. Και όπως κι εσείς, έτσι και εμείς διαπιστώνουμε ότι δυστυχώς αυτή η υπευθυνότητα πάρα πολλές φορές δεν εμφανίζεται στα διάφορα τηλεοπτικά «παράθυρα». Και νομίζω ότι οι πολιτικές δυνάμεις του τόπου έχουν χρέος στο σύνολό τους, με πρώτη την Κυβέρνηση, η οποία δεν θα αρνηθεί με κανέναν τρόπο την ευθύνη της και να ενημερώνει και να συζητάει τα θέματα εξωτερικής πολιτικής. Υπάρχουν πράγματα που δεν μπορούμε να τα πούμε δημόσια, διότι είμαστε στη φάση της διαπραγμάτευσης και νομίζω ότι αυτό το καταλαβαίνει κάθε Έλληνας πολίτης, ο οποίος με ακούει και γνωρίζει ποια είναι η πραγματικότητα.

Από την άλλη μεριά όμως υπάρχουν θέσεις, που πρέπει να γίνουν ευρύτερα γνωστές, έτσι ώστε τουλάχιστον να μην μπλέκουμε μερικά αυτόνομα πράγματα που μάθαμε στην πρώτη τάξη του πανεπιστημίου, όπως ποια είναι η διαφορά μεταξύ FIR και εθνικού εναερίου χώρου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στις επίκαιρες

ερωτήσεις δεύτερου κύκλου.

Η με αριθμό 774/30-5-2006 πρώτη επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Έκτορα Νασιώκα προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τις ελλείψεις στις μονάδες εντατικής θεραπείας κ.λπ. διαγράφεται λόγω κωλύματος του Υπουργού.

Επίσης, η με αριθμό 770/30-5-2006 δεύτερη επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Βέρας Νικολαΐδου προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τη λήψη μέτρων αντιμετώπισης των προβλημάτων του νοσηλευτικού προσωπικού των δημοσίων και ιδιωτικών νοσοκομείων διαγράφεται λόγω κωλύματος του Υπουργού.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Όχι, κυρία Νικολαΐδου τώρα. Ακούμε την ίδια ιστορία κάθε φορά. Είναι γνωστό.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, δεν είναι η ίδια ιστορία. Είναι η τρίτη φορά που αναβάλλεται η συζήτηση της ερώτησης. Υπάρχει πρόβλημα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Θα το προχωρήσουμε, όπως είπαμε. Επανακαταθέστε την και θα τη συζητήσουμε.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, δεν μπορώ να κάνω μια δήλωση για την αναβολή;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Όχι, δεν μπορείτε να κάνετε δήλωση.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ: Ενημερώθηκα για την αναβολή, αλλά δεν σημαίνει ότι συμφωνώ. Είναι η τρίτη κατά σειρά αναβολή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Δεν συμφωνείτε, βεβαίως. Σας λέω: Επανακαταθέστε την και θα τη συζητήσουμε την άλλη βδομάδα οπωσδήποτε, κυρία Νικολαΐδου.

ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ: Δεν μπορεί να υπάρχει τρίτη κατά σειρά αναβολή. Δεν είναι σωστή αυτή η τακτική από πλευράς της Κυβέρνησης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Η με αριθμό 777/30-5-2006 τρίτη επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αθανασίου Λεβέντη προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τις καθυστερήσεις στην κατασκευή και λειτουργία των νέων νοσοκομείων κ.λπ. διαγράφεται λόγω κωλύματος του Υπουργού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη των

ΕΠΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Θα συζητηθεί η υπ' αριθμόν 61/30-3-2006 επερώτηση των Βουλευτών του ΠΑΣΟΚ, κ.κ. Θεοχάρη Τσιόκα, Παρασκευής (Εύης) Χριστοφιλοπούλου, Αντωνίας (Τόνιας) Αντωνίου, Αριστείδη Μουσιώνη, Εμμανουήλ Στρατάκη, Παναγιώτη Αντωνακόπουλου, Μιλτιάδη Βέρρα, Λεωνίδα Γρηγοράκου, Δημητρίου Λιντζέρη, Έκτορα Νασιώκα, Αικατερίνης Περλεπέ-Σηφουνάκη, Εμμανουήλ Σκουλάκη, Ιωάννη Βλατή, Βασιλείου Κεγκέρογλου, Βασιλείου Τόγια, Αθανασίου Τσούρα, Εμμανουήλ Φραγκιαδουλάκη, Χρήστου Χάιδου, Αναστασίου Χωρέμη, Ευάγγελου Παπαχρήστου και Ευάγγελου Βενιζέλου, προς τους Υπουργούς Μεταφορών και Επικοινωνιών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Δημόσιας Τάξης, σχετικά με την οδική ασφάλεια.

Για την επερώτηση αυτή Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας ορίζεται ο κ. Κωνσταντίνος Τασούλας, με απόφαση του Γραμματέα της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Νέας Δημοκρατίας κ. Αποστόλου Σταύρου.

Επίσης, με απόφαση του Γραμματέα του Προεδρείου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Δημητρίου Ρέππα, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. ορίζεται ο Βουλευτής κ. Εμμανουήλ Στρατάκης.

Το λόγο έχει τώρα ο πρώτος επερωτών κ. Θεοχάρης Τσιόκας.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να μάθω τι ακριβώς συμβαίνει;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Η Κυβέρνηση είναι ενιαία. Υπάρχει Υπουργός και αρχίζει η συζήτηση.

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Θα απαντήσει ο κ. Παυλόπουλος; Ο κ. Παυλόπουλος το ξέρει το θέμα!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΛΑΤΗΣ: Μήπως ορίζεται και αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης ο κ. Παυλόπουλος;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Εδώ μιλάμε σοβαρά, κύριε συνάδελφε.

Ορίστε, κύριε Τσιόκα.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Το θέμα είναι πάρα πολύ σοβαρό, κύριε Πρόεδρε, όταν αποτελεί τη μεγαλύτερη μάστιγα της ελληνικής κοινωνίας το ότι κάθε μέρα έχουμε πέντε θανάτους από τροχαία. Από το Μάρτιο έχει κατατεθεί αυτή η επερώτηση. Η Κυβέρνηση, λοιπόν, δεν δείχνει ικανή να στείλει ούτε τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης ούτε τον Υπουργό Μεταφορών ούτε τον Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε..

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Θα έλθει, κύριε συνάδελφε.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Είναι ντροπή. Αυτό είναι κοινοβουλευτική δημοκρατία της Νέας Δημοκρατίας, δεν είναι κοινοβουλευτική δημοκρατία του ελληνικού λαού. Είναι απαράδεκτο αυτό που συμβαίνει. Δεν έχει ξανασυμβεί στην ιστορία του ελληνικού Κοινοβουλίου! Είναι πέρα για πέρα αντιδημοκρατικό. Είναι περιφρόνηση απέναντι στα θύματα, στις ανθρώπινες ζωές. Δεν το περιμέναμε αυτό, δεν το αναμέναμε και δεν μπορεί να περάσει έτσι.

Από το Μάρτιο, πριν από το Πάσχα, κύριε Πρόεδρε, ζητάμε με αγωνία να υπάρξει αυτή η συζήτηση για την οδική ασφάλεια γιατί δεν αποτελεί πεδίο μικροκομματικής αντιπαράθεσης. Αποτελεί πεδίο αναγκαιών πολιτικών πρωτοβουλιών προκειμένου να δείξουμε τον πολιτικό μας πολιτισμό, να αντιμετωπίσουμε ένα πρόβλημα. Κάθε μέρα σαν τα μανιτάρια φυτρώνουν οι μη κυβερνητικές οργανώσεις. Κάθε οικογένεια έχει ένα θύμα. Αυτό έχει κόστος στην κοινωνική ζωή και σχεδόν δύομισι χρόνια μετά η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας όχι μόνο δεν έχει να μας πει τίποτε γι' αυτό, αλλά περιφρονεί τη δημοκρατία και το ελληνικό Κοινοβούλιο;

Εμείς σήμερα περιμένουμε να συζητήσουμε ένα δύσκολο θέμα που αφορά τις υποδομές, που αφορά τη συμπεριφορά των οδηγών, που αφορά τους ελέγχους, που αφορά την πρόληψη και την ανταπόκριση της πολιτείας μετά από κάποιο ατύ-

χημα. Σήμερα αντί να συζητήσουμε γι' αυτό, δεν υπάρχει άνθρωπος να μας πει ποιος είναι ο σχεδιασμός, τι θέλει να κάνει η Νέα Δημοκρατία. Κι όμως, αυτό το θέμα αφορά ζωές, αφορά ανθρώπους, προσδιορίζει τον πολιτισμό μας, επηρεάζει την οικονομία, διαμορφώνει όρους συνοχής και ασφάλειας.

Θέλω να σας υπενθυμίσω, κύριε Πρόεδρε, ότι στην Ελλάδα εξαιτίας του προβλήματος της οδικής ασφάλειας κάθε μέρα έχουμε πέντε νεκρούς κατά μέσο όρο. Πείτε μου άλλη μάστιγα στην Ελλάδα που να έχει αυτόν τον αντίκτυπο. Ούτε με τα ναρκωτικά συμβαίνει αυτό, ούτε με άλλες δραματικές επιπτώσεις της κοινωνικής μας ζωής. Αυτό είναι κορυφαίο γεγονός και η Κυβέρνηση το περιφρονεί; Κάθε χρόνο χάνεται ένα χωριό με χίλιους εξακόσιους ανθρώπους, ένα ολόκληρο χωριό στην Ελλάδα. Κάθε χρόνο μετράμε στις νέες ηλικίες το 41% των θανάτων των παιδιών να οφείλεται σε αυτοκινητιστικά δυστυχήματα και η Κυβέρνηση αδιαφορεί; Έχουμε πάνω από είκοσι πέντε χιλιάδες ατυχήματα ετησίως με επιπτώσεις στην οικονομία. Όχι εμείς, αλλά το Τεχνικό Επιμελητήριο, το Πανεπιστήμιο Κρήτης, το Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, όλα αυτά λένε ότι οι επιπτώσεις στην εθνική οικονομία υπερβαίνουν τα 4,5 δισεκατομμύρια ευρώ.

Συζητάμε για ένα θέμα για το οποίο η Ελλάδα κατέχει τη θλιβερή τελευταία θέση στη λίστα των δεκαπέντε της Ευρωπαϊκής Ένωσης και είναι προτελευταία στη λίστα των είκοσι πέντε.

Θέλω να σας υπενθυμίσω ότι και αυτά ακόμα τα στοιχεία που επικαλούμαι για να πω ότι είμαστε τελευταίοι στην Ευρώπη, κυριολεκτικά τελευταίοι στα ζητήματα οδικής ασφάλειας, δεν είναι αξιόπιστα διότι συνήθως όταν μετράμε αυτά τα στοιχεία, τα μετράμε κάτω από άλλες προϋποθέσεις, δηλαδή με βάση το στιγμιαίο του γεγονότος. Αν κάποιος έχει ένα ατύχημα και πάει στο νοσοκομείο και η επίπτωση του ατυχήματος φανεί μέσα στο μήνα, αυτό δεν προσμετράται σ' αυτές τις στατιστικές. Λέμε ότι έχουμε χίλιους εξακόσιους θανάτους το χρόνο. Αν προσθέσουμε κι αυτά που λέω τώρα, δηλαδή και τις επιπτώσεις των ατυχημάτων που μπορεί κανείς να τις δει μέσα στο μήνα, φαντάζεστε ότι οι θάνατοι είναι πολύ περισσότεροι. Πόλεις ολόκληρες ξεκληρίζονται.

Όλα αυτά τα συζητάμε την ίδια ώρα που οι άλλες ευρωπαϊκές χώρες βάζουν μηδενικό στόχο στα ατυχήματα. Αυτό είναι το πλάνο τους κι εμείς εδώ πέρα συζητάμε για το αν πρέπει να συζητήσουμε για την οδική ασφάλεια.

Γι' αυτό ελέγχουμε τη Νέα Δημοκρατία. Από το Μάρτη και μετά σας αφήσαμε δύομισι χρόνια να μας πείτε ποια είναι η πολιτική σας και από το Μάρτη και μετά η Νέα Δημοκρατία κρύβεται! Και σήμερα ενώπιον του Κοινοβουλίου αποκάλυψε ότι είναι παντελώς κρυμμένη. Δεν θέλει να συζητήσει. Ξέρετε γιατί δεν θέλει να συζητήσει; Διότι δεν θέλησε να υλοποιήσει ούτε τους θεσμούς που παρέλαβε.

Ας μας πει η Κυβέρνηση. Κάλεσε ποτέ σε συνεδρίαση εδώ και δύομισι χρόνια τη διυπουργική επιτροπή για την οδική ασφάλεια; Την κάλεσε σε συνεδρίαση; Δύομισι χρόνια τώρα δεν έχει συνεδριάσει! Να μας πει η Κυβέρνηση. Συγκρότησε την Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας; Γιατί δεν την συγκρότησε; Υπάρχει ένας πρόεδρος και μάλιστα απ' ότι μαθαίνω είναι και Βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας. Δεν συγκροτήθηκε η επιτροπή. Και θέλουμε να αντιμετωπίσουμε τη μεγαλύτερη μάστιγα;

Δεν ξέρει η Κυβέρνηση ότι σε όλες οι χώρες της Ευρώπης μέσα στα πέντε μεγάλα θέματα της πολιτικής ατζέντας είναι τα θέματα οδικής ασφάλειας; Ας μας πει η Κυβέρνηση δύομισι χρόνια μετά ένα στοιχειώδη προϋπολογισμό που συγκρότησε συντεταγμένα για τα θέματα οδικής ασφάλειας! Ελέγχουμε και κατηγορούμε πλέον τη Νέα Δημοκρατία ότι δεν συνεργάζεται γι' αυτό το μεγάλο ζήτημα. Απλώς υπηρετεί τον εντυπωσιασμό, ενώ θυσιάζονται άνθρωποι, καταστρέφονται περιουσίες, ξεκληρίζονται οικογένειες.

Είναι ή δεν είναι εντυπωσιασμός ότι ο Πρωθυπουργός αμέσως μετά το ατύχημα στο «πέταλο» του Μαλιακού βγήκε και εξήγγειλε ένα πακέτο μέτρων; Και σήμερα μαθαίνω ότι επισκέπτεται τη Φθιώτιδα. Δεν θα υπάρξει κάποιος να τον ρωτήσει απ' αυτά τα μέτρα εκείνη την περίοδο –που ανακοίνωσε λόγω της

κατακραυγής- αν υλοποιήθηκε έστω ένα για τα ζητήματα της οδικής ασφάλειας; Ένα μέτρο! Ας του το ρωτήσει κάποιος στο νομό που τώρα επισκέπτεται, στο «πέταλο», στο Μαλιακό.

Δεν διαβάζει η Νέα Δημοκρατία τον Τύπο; Ακόμα και οι φιλοκυβερνητικές της εφημερίδες γράφουν. Ας πάρει την «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ». Κάθε μέρα έχει άρθρα για τα τροχαία. Κάθε μέρα έχει άρθρα για το οδικό δίκτυο. Κάθε μέρα έχει άρθρα για την οδική ασφάλεια!

Και σήμερα δεν έδωσε ούτε ο κ. Λιάπης ούτε ο κ. Σουφλιάς ούτε ο κ. Πολύδωρας να εμφανιστούν εδώ πέρα. Δεν θεωρούν μεγάλο θέμα τα θέματα της οδικής ασφάλειας. Αλλά πώς να το θεωρήσουν μεγάλο θέμα, αφού από το 2004 και μετά ανέτρεψε ελλείψει της πολιτικής βούλησης η Νέα Δημοκρατία τον εντυπωσιακό ρυθμό βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, με αποτέλεσμα από το 2004 και μετά να αυξάνονται τα τροχαία ατυχήματα, ενώ είχαμε καταφέρει την τελευταία τετραετία από το 2001 μέχρι το 2003 να μειώνονται στο 20%, στο 23%.

Ας μας πει η Κυβέρνηση –και όποιος την εκπροσωπεί σήμερα εδώ- πόσα είναι μέχρι σήμερα, μέχρι φέτος το 2006, μέχρι αυτή την περίοδο τα ατυχήματα που έχουν συμβεί. Ας μας πει το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης γιατί κρύβει το site για το 2005 και το 2006. Μέχρι το 2003 και 2004 υπάρχουν καταγεγραμμένα όλα τα ατυχήματα. Από το 2005 και μετά στο site του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης δεν εμφανίζεται πουθενά κυριολεκτικά ούτε ένα στατιστικό στοιχείο!

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Δεν υπάρχει Κυβέρνηση!

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Δεν είναι ότι δεν υπάρχει μόνο στο Κοινοβούλιο, κύριε Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπε, κύριε Στρατάκη η Κυβέρνηση δεν υπάρχει πουθενά πλέον. Πουθενά δεν υπάρχει!

Ας μας πει η Κυβέρνηση ποιος είναι τέλος πάντων υπεύθυνος για την οδική ασφάλεια, να μάθουμε επιτέλους. Είναι ή δεν είναι εντυπωσιασμός και αποσπασματικότητα ότι η Νέα Δημοκρατία κάθε φορά θυμάται αυτό το θέμα, όταν το παίζει η επικαιρότητα, όταν κάθε Υπουργείο ανάλογα με την επικαιρότητα βγαίνει και ανακοινώνει ένα ξεκομμένο πακέτο μέτρων εθνικής ασφάλειας;

Ακούμε τον κ. Σουφλιά να ανακοινώνει τις εργολαβίες που προγραμματίσει μέχρι το 2010. Ακούμε το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης κάθε φορά που πλησιάζει Πάσχα, Χριστούγεννα κ.λπ. να βγαίνει να μας κάνει πέντε ανακοινώσεις ότι θα αυξήσει τους ελέγχους και μετά κρύβει τους αστυνομικούς πίσω από τους θάμνους.

Διαβάζουμε στον Τύπο ότι η μαστίγια των τροχαίων θα αντιμετωπιστεί από το Υπουργείο Μεταφορών μέσα από το διπλασιασμό των ποινών στα πρόστιμα, χωρίς να αξιολογηθεί ο προηγούμενος Κ.Ο.Κ., χωρίς να μας πει πώς και γιατί δεν εφαρμόζεται συνολικά.

Το πρόβλημα, δηλαδή, της Νέας Δημοκρατίας για την οδική ασφάλεια είναι εισπρακτικό; Ανάλογα με το πόσα χρήματα λείπουν στα ταμεία του κράτους, τότε θα εφαρμόζεται ο Κ.Ο.Κ.; Τι απέδωσε το σαφάρι για τα κράνη; Οι τροχονόμοι γιατί κρύβονται πίσω από τους θάμνους για τους επικίνδυνους οδηγούς; Απλώς για να βάζουν πρόστιμα;

Αυτό είναι το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας; Κι ας θρηνεί η κάθε οικογένεια ανθρώπινες ζωές, υλικές ζημιές κ.λπ. Αυξάνονται ή μειώνονται οι ποινές ανάλογα με τα προσδοκώμενα έσοδα του κράτους;

Η Νέα Δημοκρατία γι' αυτό σήμερα δεν είναι εδώ, είναι απύσασα. Γιατί εγκατέλειψε το πρόγραμμα που παρέλαβε, το πρώτο αξιόπιστο πρόγραμμα που έγινε ποτέ στην ελληνική ιστορία: Το πρόγραμμα «ΚΑΘ' ΟΔΟΝ» το οποίο εφαρμόστηκε από το 2001 μέχρι το 2003 και είχε εντυπωσιακά αποτελέσματα. Μείωσε τους νεκρούς κατά 24% και τα ατυχήματα κατά 33%. Δεν θέλησε ούτε καν να αξιολογήσει αυτό το πρόγραμμα που παρέλαβε για να το εμπλουτίσει, για να του δώσει ζωή, να του δώσει προοπτική.

Δεν αξιοποιεί για τη χώρα μας αυτήν τη δουλειά που είχε γίνει για να την πάει ένα βήμα μπροστά. Κανείς δεν λέει ότι το πρόγραμμα αυτό ήταν το τέλειο. Όμως έφερε εντυπωσιακά αποτελέσματα. Μείωσε τους θανάτους κατά 24% και τα ατυχήματα

κατά 33%. Μπορεί να άγγιξε τα όρια του. Ας έκανε κάτι άλλο. Δυόμισι χρόνια μετά όχι μόνο δεν έκανε κάτι άλλο, όχι μόνο δεν λειτούργησε τις επιτροπές, όχι μόνο δεν έβαλε μπροστά τη διωπουργική επιτροπή Εθνικής Οδικής Ασφάλειας, αλλά σήμερα είναι απύσασα και από το Κοινοβούλιο. Οποία περιφρόνηση!

Ας μας πει η Νέα Δημοκρατία: Έκανε κάποια αξιολόγηση στα θέματα παιδείας όταν ξέρουμε ότι το 41% των θανάτων των νέων οφείλονται στα τροχαία; Πόσοι μαθητές επιμορφώθηκαν στα ογδόντα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής που δημιούργησε το ΠΑ.ΣΟ.Κ.; Πόσοι εκπαιδευτές εκπαιδεύουν σε πραγματικές συνθήκες;

Αλλά πώς να συνεχίσω, κύριε Πρόεδρε; Με συγχωρείτε πάρα πολύ, εγώ θεωρώ ότι αποτελεί προσβολή όχι μόνο προς την Αξιωματική Αντιπολίτευση, αλλά προς τον ελληνικό λαό ...

(Στο σημείο αυτό εισέρχεται στην Αίθουσα ο Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων κ. Ξανθόπουλος)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Για να δείτε την κακή σας πίστη, κύριε συνάδελφε και κύριοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Πως είπατε, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Να δείτε την κακή σας πίστη, λέω ...

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Είναι κακή μου πίστη η απουσία της Κυβέρνησης;

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Μας συγχωρείτε, κύριε Πρόεδρε. Τι είπατε ότι είναι; Είναι κακή μας πίστη να συζητάμε χωρίς τον Υπουργό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Λέω αυτό που λέω, κύρια συνάδελφε.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΧΡΙΣΤΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, ζητώ το λόγο επί του Κανονισμού.

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Τρεις Υπουργούς είχαμε καλέσει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Συνεχίστε και θα σας απαντήσω. Θα σας απαντήσω και ειδικώς.

Τελειώσατε, κύριε συνάδελφε;

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ορίστε, τελειώστε.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ πάρα πολύ το «κακή πίστη» να το πάρετε πίσω. Να το διαγράψετε από τα Πρακτικά ...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΛΑΤΗΣ: Να διαγραφεί, κύριε Πρόεδρε.

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Να διαγραφεί κύριε Πρόεδρε, αυτό για την κακή μας πίστη να συζητάμε χωρίς να έχει έρθει ο Υπουργός!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κλείστε, σας παρακαλώ. Δεν διαγράφω τίποτα.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Όχι, δεν θα κλείσω ...

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Να διαβάσετε τον Κανονισμό.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Σας παρακαλώ, κύριε Πρόεδρε. Επί δώδεκα λεπτά μιλάω χωρίς να είναι παρούσα η Κυβέρνηση ...

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Και αρχή της είναι το γεγονός ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κύριε συνάδελφε, δεν θα σας κάνω μάθημα Κανονισμού. Διαβάστε το Σύνταγμα να δείτε τι λέει.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Δεν σέβεται τους θεσμούς, δεν σέβεται την οδική ασφάλεια ...

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΧΡΙΣΤΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΥ: Μα, κύριε Πρόεδρε, έχω ζητήσει το λόγο επί του Κανονισμού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Καθίστε κάτω, κυρία Χριστοφιλοπούλου.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Μην καλύπτετε την Κυβέρνηση, κύριε Πρόεδρε. Είναι προσβολή στη δημοκρατία, είναι προσβολή ...

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΧΡΙΣΤΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Καθίστε, παρακαλώ, κάτω!

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΧΡΙΣΤΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΥ: Όχι, δεν κάθομαι κάτω, κύριε Πρόεδρε.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Εγώ σέβομαι τον Υπουργό που ήρθε μετά από δεκαπέντε λεπτά, μετά από το Μάρτη που τους καλούμε. Όμως επί δώδεκα λεπτά ποιος ακούει; Ποιος συζητάει εδώ μέσα;

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Με συγχωρείτε, κύριε συνάδελφε. Τι ώρα είναι; Ήταν για τις 11.30' ...

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Ρωτάτε το ελληνικό Κοινοβούλιο τι ώρα είναι;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Καθίστε, κύριε Υπουργέ.

Συνεχίστε, κύριε συνάδελφε.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Εγώ δεν σας προσέβαλα, κύριε συνάδελφε, αλλά μου είπαν για τις 11.30' ...

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Εσάς σας τιμούμε, αλλά που είναι ο κ. Σουφλιάς, που είναι ο κύριος Λιάπης, που είναι η Κυβέρνηση; Πέντε νεκρούς έχουμε κάθε μέρα από τα οδικά ατυχήματα και η Κυβέρνηση τα περιφρονεί όλα αυτά;

Ήρθαμε εδώ να συμβάλλουμε με δημιουργικό τρόπο και να αναδειξουμε το θέμα και να πιέσουμε την Κυβέρνηση δυόμισι χρόνια μετά να προχωρήσει σε επιλογές. Έχουμε κάθε διάθεση να φύγουμε από τη μικροκομματική αντιπαράθεση και δεν θέλει η Κυβέρνηση.

Η Ελλάδα χρειάζεται καινούργιο σχέδιο, νέο πενταετές σχέδιο με στόχους, ιεραρχήσεις, με προτεραιότητες. Η Ελλάδα εξακολουθεί να παρουσιάζει το χειρότερο δείκτη αριθμού νεκρών σε ολόκληρη την Ευρώπη. Μόνο η Πολωνία είναι κάτω από εμάς.

Η Ελλάδα είναι τελευταία, γι' αυτό πρέπει να δούμε τι θα κάνουμε. Γι' αυτό πρέπει να συναρτήσουμε το πρόβλημα με μια συνολική στρατηγική, να ξεφύγουμε από τις επί μέρους πολιτικές και να υπάρξει συντεταγμένο σχέδιο συνέχειας και συνέπειας με ποσοτικούς στόχους.

Αυτό ακριβώς έπρεπε ήδη να το είχε προσεγγίσει η Κυβέρνηση. Δεν θέλει να το κάνει. Και όχι μόνο δεν θέλει να το κάνει, αλλά ακόμη-ακόμη και στην αποσπασματικότητα των μέτρων που ανακινώνει έχουμε να πιάσει την ουσία γιατί δεν έχει Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, δεν έχει συγκροτήσει τη διυπουργική επιτροπή, γιατί δεν έχει σχέδιο και όραμα.

Ας μας πει η Κυβέρνηση αν στο νομοσχέδιο για τις συχνότητες θα δεσμεύσει τον κάθε ιδιώτη, όπου δώσει την άδεια, να έχει συγκεκριμένο πρόγραμμα στήριξης της οδικής ασφάλειας και όχι τις μεταμεσονύκτιες ώρες. Ας μας πει η Κυβέρνηση αν έχει σχέδιο για τις διαφημιστικές πινακίδες που φυτρώνουν σε όλα τα εθνικά δίκτυα και αποτελούν σημαντικό ποσοστό των αιτίων θανάτου και αν θα αλλάξει το νόμο που αφορά τα εθνικά, τα περιφερειακά, τα τοπικά δίκτυα.

Γι' αυτό σας ελέγχουμε, σας κατηγορούμε. Λύστε τώρα το πρόβλημα των συναρμοδιοτήτων. Αξιοποιείστε αυτό που παραλάβατε, εκπονείστε τώρα νέο πρόγραμμα, διασφαλίστε τους πόρους.

Όμως, αυτό προϋποθέτει πόρους, προϋποθέτει να μελετήσετε βέβαια και το συνολικό πρόβλημα. Μα πώς θα το μελετήσετε, αν μεταξύ σας δεν μπορείτε να βρεθείτε και όταν καθυστερείτε δεκαπέντε, είκοσι λεπτά να έρθετε εδώ στο Κοινοβούλιο; Μετά από δυόμισι χρόνια δεν μπορείτε να βρεθείτε μεταξύ σας, να συντονίσετε μία πολιτική. Σας κατηγορούμε γιατί δεν ασχολείστε με τα βασικά θέματα οδικής ασφάλειας, ενώ η ελληνική κοινωνία υποφέρει από τη μεγαλύτερη μάλιστα των θανάτων και των υλικών καταστροφών.

Ξέρουμε ποιο είναι το πρόβλημα, το έχουμε εντοπίσει. Ως υπεύθυνη πολιτική δύναμη, ως Αξιωματική Αντιπολίτευση, είμαστε έτοιμοι να σας το παρουσιάσουμε, γιατί υπάρχει αποσπασματικότητα στην εφαρμογή των κάθε είδους μέτρων, γιατί υπάρχει έλλειψη συντονισμού ανάμεσα στους εμπλεκόμενους φορείς, γιατί υπάρχουν ελλείψεις στο οδικό δίκτυο και ανεπαρκής συντήρηση και στο αστικό και στο επαρχιακό και στο εθνικό δίκτυο, γιατί υπάρχει έλλειψη ενός αποτελεσματικού συστήματος εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών, γιατί υπάρχει ανεπαρκές σύστημα μεταφοράς και περίθαλψης των τραυματιών στα οδικά δίκτυα, γιατί είναι στη γωνία το Υπουργείο Υγείας, γιατί υπάρχει έλλειψη αστυνόμευσης και έλλειψη συστηματικής παρακολούθησης του επιπέδου ασφάλειας και προόδου των προβλεπόμενων δράσεων και κατάλληλης αξιολόγησης από το

προηγούμενο πρόγραμμα, γιατί υπάρχει ανεπάρκεια του προϋπολογισμού.

Γι' αυτό εμείς σήμερα, έστω και την ύστατη στιγμή, δημιουργικά με έξι προτάσεις και έξι αρχές, σας λέμε «ξεκινήστε δυόμισι χρόνια μετά». Δεν αντέχει η ελληνική κοινωνία άλλα θύματα. Σας προτείνουμε να γίνει τώρα η αξιολόγηση των δράσεων. Σας προτείνουμε να λειτουργήσουν τώρα το συντονιστικό και το εκτελεστικό όργανο και η Επιτροπή Εθνικής Οδικής Ασφάλειας και η διυπουργική επιτροπή. Σας προτείνουμε να διαθέσετε στις αρμόδιες υπηρεσίες σε ετήσια βάση τον κατάλληλο προϋπολογισμό που θα έχει αποκλειστικό στόχο τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Σας προτείνουμε επιτέλους να εκφράσετε την πολιτική βούληση για να εντατικοποιηθεί η αστυνόμευση, η οποία θα αφορά όμως ένα σωστά μελετημένο σχέδιο.

Σας προτείνουμε να συνεργαστείτε με τις μη κυβερνητικές οργανώσεις για να αναπτυχθεί και μια κοινωνική ευαισθησία απέναντι στο ζήτημα.

Σας προτείνουμε να υπάρξει συστηματική παρακολούθηση για όλα αυτά. Ως υπεύθυνη πολιτική δύναμη, σας προτείνουμε δράσεις ανά Υπουργείο για το οδικό περιβάλλον, ώστε να υπάρξει εντοπισμός και επεμβάσεις σε επικίνδυνες θέσεις, για να υπάρξει βελτίωση της σήμανσης και του ηλεκτροφωτισμού, για να υπάρξει βελτίωση των οδοστρωμάτων, σύνταξη κανονισμών, έλεγχος οδικής ασφάλειας, τακτική επιθεώρηση οδικής ασφάλειας, μελέτες επιπτώσεων οδικής ασφάλειας.

Σας προτείνουμε για μετά το ατύχημα να υπάρξει εξοπλισμός μονάδων επέμβασης, ανάπτυξη σχεδίων επέμβασης, βελτίωση άμεσης περίθαλψης στα νοσοκομεία. Σας προτείνουμε για το χρήστη και το όχημα βελτίωση του συστήματος εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψηφίων οδηγών, για να πάψει να υπάρχει αυτή η καταστροφική κατάσταση. Σας προτείνουμε εκσυγχρονισμό των Κέντρων Τεχνικού Ελέγχου. Σας προτείνουμε προγράμματα οδικής κυκλοφορίας και κυκλοφοριακής αγωγής. Σας προτείνουμε εκστρατείες ενημέρωσης των πολιτών, έρευνες για τα αίτια των ατυχημάτων, κίνητρα για την απόκτηση του εξοπλισμού ασφαλείας.

Σας προτείνουμε η αστυνόμευση να είναι ολοκληρωμένη, συνεπής και διάφανη και όχι να κρύβονται πίσω από τους θάμνους οι αστυνομικοί. Σας προτείνουμε εξοπλισμό του ελέγχου της κυκλοφορίας και της καταγραφής των παραβάσεων. Σας προτείνουμε βελτίωση του συστήματος άμεσης επέμβασης.

Ήρθαμε εδώ για να συμβάλλουμε ώστε να πάψει η ελληνική οικογένεια να θρηνεί. Ήρθαμε εδώ για να συμβάλλουμε ώστε να πάψει η οικονομία μας να αιμορραγεί. Ήρθαμε εδώ για να σας πούμε μετά από δυόμισι χρόνια «επιτέλους, κινήθείτε!».

Και εσείς σήμερα εδώ ήσασταν ανύπαρκτοι, κύριε Υπουργέ. Προσωπικά χαίρομαι που ήρθατε, αλλά η Κυβέρνηση περιφρόνησε τη δημοκρατία, περιφρόνησε τον ελληνικό λαό, περιφρόνησε τα θύματα, το Κοινοβούλιο και το ΠΑ.ΣΟ.Κ. Είστε άξιοι της μοίρας σας για τον κατήφορο που έχετε ανοίξει.

Λυπόμαστε γι' αυτό. Δεν θα μείνουμε εδώ, θα σας πιέζουμε μέχρι το τέλος, γιατί είναι ευθύνη μας, ευθύνη του μεγάλου κόμματος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. να σας οδηγήσει, τουλάχιστον, στο να αναλάβετε τις δικές σας ευθύνες.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπετε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Δεν έχετε το δικαίωμα από τον Κανονισμό, κύριε Στρατάκη. Δεν θα κάνω μαθήματα Κανονισμού σήμερα. Σας παρακαλώ πολύ!

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπάρχει αίτηση από δύο συναδέλφους, την κ. Χριστοφιλοπούλου και τον κ. Γρηγοράκο, να τους δοθεί ο λόγος επί του Κανονισμού.

Η πρώτη υπογράφουσα έχει το λόγο για δύο λεπτά για να μας εξηγήσει πού είναι η παραβίαση του Κανονισμού.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΧΡΙΣΤΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, διαβά-

ζοντας το άρθρο 135 και ιδιαίτερα τις παραγράφους 4 και 5, βλέπει κανείς ότι το ευρύτερο πνεύμα του νομοθέτη, σχετικά με τη συζήτηση των επερωτήσεων, είναι να επικεντρωθεί η συζήτηση -τόσο όσον αφορά τα πρόσωπα, όσο και όσον αφορά το θέμα- στην ουσία του ζητήματος για το οποίο επερωτάται η Κυβέρνηση.

Από το άρθρο 134 βλέπουμε ότι κατ' εξαίρεση στον Πρόεδρο της Κοινοβουλευτικής Ομάδας δίδει το λόγο ο Κανονισμός και μετά στους μετέπειτα επερωτώντες, μετά τον πρώτο εισηγητή. Όπως καταλαβαίνετε, κύριε Πρόεδρε, λέει ο Κανονισμός ότι το κύριο βάρος της επερώτησης, εν προκειμένω έφερε ο συνάδελφός μας, κ. Τσιόκας. Στο μεγαλύτερο διάστημα της ομιλίας του κ. Τσιόκα απουσίαζε, όχι η Κυβέρνηση -διότι είναι προς τιμήν του κυρίου Υπουργού των Εσωτερικών που ήταν εδώ- αλλά ο αρμόδιος ή οιοσδήποτε εκ των αρμοδίων Υπουργών είχαμε καλέσει να συζητήσει την επερώτηση.

Γι' αυτό, κύριε Πρόεδρε, θέτουμε θέμα Κανονισμού. Ζητούμε από σας -σας παρακαλούμε πολύ- να πάρετε πίσω αυτό που είπατε για την Αντιπολίτευση, για την καλή πίστη. Διότι νομίζω ότι εμείς αντίθετα επιδείξαμε πάρα πολύ καλή πίστη, όταν ο πρώτος εισηγητής μας, ο κ. Τσιόκας ανέβηκε στο Βήμα και με καλή πίστη άρχισε, ευελπιστώντας ότι τουλάχιστον το μεγαλύτερο κομμάτι της ομιλίας του θα το άκουγε κάποιος αρμόδιος, ως ο Κανονισμός ορίζει, Υπουργός. Δεν τύχαμε αυτής της μεταχείρισης και λυπούμεθα πάρα πολύ και ζητούμε αποκατάσταση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, βάσει του άρθρου 85 του Συντάγματος, τα μέλη του Υπουργικού Συμβουλίου και οι Υφυπουργοί είναι συλλογικώς υπεύθυνοι για τη γενική πολιτική της Κυβέρνησης. Επομένως, ουσία και τύποις, υπήρχε...

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΧΡΙΣΤΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΥ: Υπάρχει η λέξη «αρμόδιος» Υπουργός, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Παρακαλώ, εγώ σας άκουσα. Ήταν ο κ. Παυλόπουλος, ήταν ο πρώτος τη τάξει Υπουργός, ο Υπουργός Εσωτερικών και Δημόσιας Διοίκησης, άκουσε νομίζω για επτά λεπτά...

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Όχι, για δώδεκα λεπτά.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Για δεκαπέντε λεπτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): ...σας δόθηκε, κύριε Τσιόκα, η ευχέρεια να μιλήσετε είκοσι λεπτά, για να ακούσει και ο αρμόδιος Υπουργός, αυτά τα οποία πιθανόν θα θέλατε να πείτε. Εν πάση περιπτώσει, η Κυβέρνηση είναι αλληλέγγυα, Υπουργός ήταν εδώ και συνεπώς, δεν ισχύει η παραβίαση του Κανονισμού.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να σας γνωρίσω ότι ο Πρόεδρος του Συνασπισμού της Ριζοσπαστικής Αριστεράς, κ. Αλέξανδρος Αλαβάνος, ορίζει ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο για τη συζήτηση αυτής της επερώτησης τον κ. Αθανάσιο Λεβέντη.

Η κ. Χριστοφιλοπούλου, έχει το λόγο. Θα κάνετε χρήση όλου του χρόνου σας;

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΧΡΙΣΤΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΥ: Μάλιστα, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το ΠΑ.ΣΟ.Κ. σε καμία περίπτωση δεν ήθελε να υπάρχει αυτό το κλίμα, όταν μια επερώτηση για την οδική ασφάλεια κατατέθηκε από μας, όχι μόνο για να ασκήσουμε κριτική και να επερωτήσουμε την Κυβέρνηση για συγκεκριμένα πράγματα, αλλά και για να προκαλέσουμε στο Κοινοβούλιο συζήτηση για ένα μείζον εθνικό θέμα.

Θεωρούμε, όπως είπε και ο πρώτος ομιλητής μας, κύριε Υφυπουργέ, ότι το θέμα της οδικής ασφάλειας για τη χώρα είναι μείζον εθνικό θέμα, γιατί γνωρίζετε πολύ καλά ότι αυξάνεται δυστυχώς ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων, παρά τη μείωσή του τα προηγούμενα χρόνια -και αναρωτιόμαστε γιατί- και δεν μπορώ παρά να μιλήσω για γενοκτονία. Δεν μπορεί να έχουμε τρεις χιλιάδες νεκρούς το χρόνο από τροχαία και δέκα χιλιάδες αναπήρους. Πείτε μου ποιο αεροπορικό, ποιο ναυτικό, ποιο σιδηροδρομικό δυστύχημα μπορεί να συγκριθεί με αυτά τα νούμερα; Πότε είχαμε τόσα θύματα από ένα σεισμό ή από πλημμύρες;

Άρα, είναι πράγματι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μείζον εθνικό θέμα, το οποίο δεν πρέπει να μας απασχολεί μόνο κάθε φορά που έχουμε ένα τραγικό δυστύχημα. Δεν μπορεί κάθε φορά που έχουμε μαζικά θύματα στην ασφάλτο, να θυμόμαστε την οδική ασφάλεια.

Βεβαίως, είναι για εμάς ένα κορυφαίο θέμα συνεργασίας και συναρμοδιότητας. Γιατί δεν φθάνει για λίγο καιρό, με την ευκαιρία ενός ατυχήματος, πολίτες και πολιτικοί να θυμηθούμε και να αναλύσουμε το οδικό δίκτυο, τον τεχνικό έλεγχο των ατυχημάτων, τον προληπτικό έλεγχο, την επαρκή εκπαίδευση των οδηγών, το αλκοόλ, τη χρήση ζώνης, τη χρήση κράνους και όλες τις ποινές. Δεν φθάνει να επαναδιαπιστώσουμε, με την ευκαιρία ενός ατυχήματος, ότι χρειαζόμαστε ολοκληρωμένες πολιτικές, δεν φθάνει να επιστημόνουμε πάλι το θέμα της κυκλοφοριακής αγωγής και την ανάγκη της στενής συνεργασίας των Υπουργείων με την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Στην καλύτερη περίπτωση θα έχουμε και κάποιες εξαγγελίες, όπως είχαμε πρόσφατα τις εξαγγελίες από το ΥΠΕΧΩΔΕ, όπου είχαμε ένα πρόγραμμα συρραφής κάποιων έργων που θα γίνουν μετά από είκοσι έξι μήνες, όπως είχαμε πρόσφατα τις εξαγγελίες του Υπουργού Μεταφορών του κ. Λιάπη. Μετά, όλα αυτά θα ξεχαστούν. Το θέμα, λοιπόν, είναι η οδική ασφάλεια να βρίσκεται στην πρώτη θέση της πολιτικής ατζέντας.

Δεύτερον, τα θέματα της οδικής ασφάλειας πρέπει να συνεξετάζονται σε ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα. Τέτοιου τύπου ολοκληρωμένα προγράμματα είχε σχεδιάσει και ολοκληρώσει την εφαρμογή τους η προηγούμενη Κυβέρνηση και το γνωρίζετε πάρα πολύ καλά, κύριε Υπουργέ. Ήδη από το 1996, συστήσαμε τη Διακομματική Επιτροπή στη Βουλή, της οποίας τα πορίσματα λάβαμε σοβαρότατα υπ' όψιν μας -διότι δεν είναι ένα θέμα μικροκομματικής αντιπαράθεσης- και κάναμε το μεγάλο πρόγραμμα για την οδική ασφάλεια.

Η Διυπουργική Επιτροπή για την Οδική Ασφάλεια, αλλά και η σύσταση της Εθνικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας στα πλαίσια του Υπουργείου Μεταφορών, θεωρούσαμε ότι είναι δύο όργανα που θα μπορούσαν πραγματικά να δώσουν μία λύση στο ζήτημα της ολοκληρωμένης πολιτικής. Πράγματι, έφεραν τα πρώτα αποτελέσματα, αλλά δεν φθάνουν, δεν είναι αρκετά.

Τι έχουμε πει εδώ και είκοσι επτά μήνες; Έχει λειτουργήσει αυτή η Διυπουργική Επιτροπή επί των ημερών σας; Ποια είναι τα πορίσματά της; Πού κατέληξε αυτή η Επιτροπή; Τι καινούργιο έχει να μας πει, εκτός από τα όσα κάθε Υπουργός μόνος του -γιατί δεν μπορεί να τα βρει ο κ. Σουφλιάς με τον κ. Λιάπη- εξαγγέλλει; Υπήρξε μία κοινή ανακοίνωση αυτής της Διυπουργικής Επιτροπής αυτά τα δύο χρόνια; Υπήρξε ένα πενταετές πλάνο δράσης μετά το 2003; Τι συνέβη με το «ΚΑΘΟΔΟΝ»; Θα το συνεχίσετε; Πώς προχωρούν τα πάρα κυκλοφοριακής αγωγής; Σε αυτά τα πάρα που λειτουργήσαν και έλαβαν μέρος, απ' όσο ξέρω, πάνω από εκατό χιλιάδες μαθητές, τα οποία δεν είναι τίποτα άλλο παρά η προετοιμασία της νέας γενιάς των οδηγών, της νέας γενιάς των χρηστών, ποια είναι τα πορίσματά τους; Ασχολήθηκε η Κυβέρνηση; Έφερε αυτό το θέμα στην ατζέντα ή απλώς -προφανώς επικοινωνιακά- φέρνει όσα θέματα εκείνη νομίζει ότι τη συμφέρουν;

Γιατί, λοιπόν, δεν φέρατε κάποιο πρόγραμμα; Και αφού δεν κάνατε πρόγραμμα, τουλάχιστον ας κάνατε πάλι μία Διακομματική Επιτροπή, αφού εσείς δεν έχετε σχέδιο. Μπορούσατε να ζητήσετε απόψεις, σχέδιο, προγράμματα από εμάς, από το Συνασπισμό, από το ΚΚΕ. Να σας τα φτιάξουμε εμείς, αν δεν θέλετε να τα φτιάξετε. Όμως, επί δύο χρόνια δεν έχουμε δει τίποτα, ούτε μία συγκεκριμένη συντονισμένη δράση. Και μη μας απαντήσετε με επί μέρους, γιατί τα είπε ο κ. Σουφλιάς σε συνέντευξη τύπου και τα είπε ακριβώς με την ευκαιρία της συζήτησης αυτής της επερώτησης.

Έρχομαι τώρα σε ένα θέμα που θεωρώ ότι είναι μείζονος σημασίας από όλα αυτά που θίξαμε μέχρι τώρα και που δεν είναι άλλο, κύριε Υπουργέ, από τη συμπεριφορά των οδηγών. Γνωρίζετε πολύ καλά ότι είναι πολλά αυτά τα μέτρα που στοχεύουν. Είναι μέτρα καταστολής και μέτρα πρόληψης. Είναι δυνατόν να έχουμε μία εξαγγελία, περί αυστηροποίησης ακόμη περισσότερο των ποινών, περί αλλαγών προς το αυστηρότερο

των ποινών στον Κ.Ο.Κ. και να την έχουμε ατεκμηρίωτη και μεμονωμένη; Εμείς πιθανότατα σε πάρα πολλές από τις αυστηροποιήσεις των ποινών θα συμφωνήσουμε, αφού, όμως τις δούμε και τις εξετάσουμε συγκεκριμένα. Όμως, σας ερωτώ: Είναι μόνο εκεί το θέμα; Δεν είναι και θέμα αστυνόμευσης, δεν είναι και θέμα πρόληψης και θέμα αλλαγής νοοτροπίας και των νυν οδηγών και των μελλοντικών γενιών; Δεν είναι θέμα εθνικής ευαισθητοποίησης;

Τόσες και τόσες καλοπληρωμένες διαφημίσεις είδαμε, κύριε Υπουργέ, σε ολοσέλιδα των εφημερίδων.

Πρόσφατα, είδαμε για τα θέματα της «FINANS BANK» πληρωμένες διαφημίσεις από την Εθνική. Θα μου πείτε, είναι ιδιωτική επιχείρηση. Πριν λίγο καιρό είχαμε δει πάλι ολοσέλιδα για το ασφαλιστικό των τραπεζών. Ολοσέλιδες διαφημίσεις, πληρωμένες από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, από χρήματα του ελληνικού λαού. Είδαμε μια καμπάνια του Υπουργείου Μεταφορών, ή του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.; Είναι καλοκαίρι. Κάθε Σαββατοκύριακο «ξεχνούνται» οι οδηγοί στα εθνικά δίκτυα.

Θέλουμε συγκεκριμένες απαντήσεις. Δεν ήρθαμε εδώ –το ξαναλέω– για να ασκήσουμε μικροκομματική Αντιπολίτευση. Θέτουμε σοβαρά ερωτήματα και περιμένουμε από την Κυβέρνηση, να μην μας απαντήσει με μεμονωμένες εξαγγελίες. Να μας απαντήσει, τουλάχιστον με πρόθεση να δεσμευθεί. Ζητώ να δεσμευθείτε από εδώ, από την Βουλή, κύριε Υπουργέ. Να δεσμεύσετε το Υπουργείο σας, αλλά να δεσμεύσετε και την Κυβέρνηση για ένα πρόγραμμα. Και αυτή η δέσμευση, δεν θέλω να είναι σαν μια παρόμοια δέσμευσή σας, εδώ σε συζήτηση επίκαιρης ερώτησης στη Βουλή, πριν από ενάμιση χρόνο περίπου για την Κακία Σκάλα και την ολοκλήρωση της σήραγγας, όπου μου είπατε και έχω τα Πρακτικά– ότι θα τελειώσει το Δεκέμβριο του 2005. Γιατί είναι και αυτό ένα επί μέρους θέμα, η ολοκλήρωση του οδικού δικτύου και οι κίνδυνοι από τα έργα που καθυστερούν. Το είχα θέσει, με βάση ένα άλλο περιβαλλοντικό θέμα που αφορά την ευρύτερη περιοχή της Μεγαρίδας την αποκατάσταση του λόφου Στίκα.

Αλλά γι' αυτήν τη δέσμευση που σήμερα ζητούμε να μας δώσετε για να καταθέσετε και να συζητήσετε διακομματικά ένα νέο εθνικό σχέδιο για την οδική ασφάλεια στη χώρα, ζητούμε από εσάς να υπάρξει μια τέτοιου είδους απάντηση, ώστε να δούμε και να διαπιστώσουμε ποιες είναι –αν είναι– οι θέσεις σας για το μείζον αυτό ζήτημα.

Ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Και εγώ σας ευχαριστώ κυρία Χριστοφιλοπούλου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δικάθεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση με θέμα: «30 Χρόνια από το Σύνταγμα του 1975», καθώς και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, είκοσι οχτώ μαθητές και μαθήτριες από το 28ο Δημοτικό Σχολείο Νίκαιας, συνοδευόμενοι από δύο συνοδούς-δασκάλους.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Η κ. Αντωνίου έχει το λόγο.

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καταθέσαμε αυτή την επερώτηση, για να καταδείξουμε την πλήρη ανυπαρξία κυβερνητικής πολιτικής για την οδική ασφάλεια, από τη μέρα που η Νέα Δημοκρατία ανέλαβε τη διακυβέρνηση της χώρας, μέχρι σήμερα.

Δυστυχώς, η οδική ασφάλεια για σας, κύριε Υπουργέ, είναι ένας τομέας ανύπαρκτος. Η Κυβέρνησή σας δεν έχει ξεκαθαρίσει ακόμα, ποιο Υπουργείο αναλαμβάνει την ευθύνη για την οδική ασφάλεια. Δεν υπάρχει κανένας συντονισμός στο κυβερνητικό επίπεδο. Δεν έχετε στελεχώσει καν, την εθνική επιτροπή οδικής ασφάλειας. Δεν έχετε δυστυχώς, ούτε σχέδιο, ούτε στρατηγική ούτε καν μελέτες.

Το πιο δυσάρεστο βέβαια, είναι ότι ασχολείστε με το θέμα της οδικής ασφάλειας, μετά από κάποιο τραγικό δυστύχημα που γίνεται στη χώρα μας. Και όπως είναι φυσικό, η αντιμετώπιση του προβλήματος είναι αποσπασματική και έχει, ως μονα-

δικό στόχο, να εξυπηρετήσει τις επικοινωνιακές σας ανάγκες και βέβαια, τις εντυπώσεις της στιγμής.

Το ζήσαμε αυτό –το ζήσαμε τραγικά– στο δυστύχημα που έγινε στο Πέταλο του Μαλιακού, όταν χάθηκαν πολλές ζωές μαθητών από την Φαρκαδώνα. Ενώ σε όλες τις προηγμένες χώρες της Ευρώπης, η οδική ασφάλεια βρίσκεται πολύ ψηλά στην ατζέντα της πολιτικής τους, η χώρα μας δυστυχώς έχει επανέλθει εκεί που βρισκόταν και πριν το 1998.

Αναφέρομαι στο 1998, γιατί τότε ξεκίνησε η πιο σοβαρή προσπάθεια να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας, με σφαιρικό και συστηματικό τρόπο. Καταρτίστηκε το πρώτο εθνικό πενταετές στρατηγικό σχέδιο 2001-2005, το οποίο οδήγησε σε σημαντική μείωση των νεκρών από τροχαία ατυχήματα, μέχρι το 2003. Από το 2004 που αναλάβατε εσείς, το σχέδιο εγκαταλείφθηκε πλήρως. Στη θέση του δεν παρουσιάστηκε κανένα δικό σας σχέδιο, καμία δική σας πρωτοβουλία.

Η κυβερνήσή σας προσεγγίζει το θέμα της οδικής ασφάλειας, μόνο από την πλευρά των υποδομών και των μέτρων καταστολής. Δηλαδή από την πλευρά του εργολάβου και του αστυνομικού. Όμως, ούτε και σε αυτούς τους τομείς, τα καταφέρνετε.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα, οι εξαγγελίες που έγιναν τον Σεπτέμβριο του 2004, μετά το τραγικό πολύνεκρο ατύχημα στο πέταλο του Μαλιακού. Ακούσαμε για ολοκλήρωση του έργου μέχρι το τέλος του 2007. Αυτό το χρονοδιάγραμμα δεν ισχύει πλέον, όπως γνωρίζετε πάρα πολύ καλά. Γενικά με τα χρονοδιαγράμματα η κυβέρνησή σας δεν τα πάει καλά και πλέον δεν ανακοινώνεται ούτε ο χρόνος ολοκλήρωσης των έργων. Σήμερα, με αφορμή την παρουσία του κυρίου Καραμανλή στη Φθιώτιδα, στο Νομό μου και απ' όσο γνωρίζω από το πρόγραμμα του Πρωθυπουργού, θα επισκεφθεί τα έργα στο πέταλο του Μαλιακού κύριε Υπουργέ, θέλω να σας πω ότι πρέπει να προστατεύσετε τον Πρωθυπουργό, διότι γνωρίζετε πάρα πολύ καλά ότι τα έργα στο πέταλο του Μαλιακού, έχουν σοβαρές καθυστερήσεις, πρώτον.

Δεύτερον δεν έχετε λύσει θέματα απαλλοτριώσεων για είκοσι πέντε οικογένειες στα Καμένα Βούρλα, που αυτή τη στιγμή είναι στο δρόμο με ευθύνη της Κυβέρνησης και τρέχουν στα δικαστήρια και δεν μπορούν να βρουν το δίκιο τους.

Ξέρω ότι υπάρχουν θέματα λόγω των δανειοθαλάμων που βρίσκονται στην Εισαγγελία και αυτό σημαίνει ότι θα καθυστερήσουν τα έργα και ελπίζω να μην παραπλανήσετε τον Πρωθυπουργό και δεσμευθεί στον Φθιωτικό λαό και σε όλη την Ελλάδα –διότι το πέταλο του Μαλιακού είναι εθνική υπόθεση και το γνωρίζετε πάρα πολύ καλά– για χρονοδιαγράμματα που δεν ισχύουν.

Ακούσαμε από την Κυβέρνηση, μετά από αυτά τα δυστυχήματα, ότι θα τοποθετήσετε κάμερες για να αυξήσετε την ασφάλεια των ανθρώπων που περνούν στο δρόμο. Γνωρίζουμε όμως πάρα πολύ καλά ότι αυτό το σύστημα λειτουργεί, αλλά όχι σωστά, γιατί δεν υπάρχουν τα μέσα και το ανθρώπινο δυναμικό έτσι ώστε να λειτουργήσει ολοκληρωμένο.

Ακούσαμε για ελέγχους οχημάτων και ειδικά των βαρέων οχημάτων. Ούτε και εκεί όμως έχετε εξασφαλίσει τις προϋποθέσεις για να υπάρχουν ουσιαστικοί έλεγχοι. Γεφυροπλάστιγγες για να πραγματοποιούνται οι έλεγχοι δεν υπάρχουν πουθενά, παρά τις σχετικές εξαγγελίες. Οι αιφνιδιαστικοί έλεγχοι για την ορθή λειτουργία των Κ.Τ.Ε.Ο. από το Σώμα Ελεγκτών του Υπουργείου Μεταφορών, αντί να είναι συστηματικοί και αυστηροί, είναι πλέον σπάνιοι, έως και ανύπαρκτοι.

Την ίδια στιγμή υπάρχουν επώνυμες καταγγελίες και ψίθυροι για τον τρόπο που γίνονται οι έλεγχοι των ΙΧ και των φορτηγών οχημάτων στα Κ.Τ.Ε.Ο., καθώς επίσης υπάρχουν καταγγελίες και δημοσιεύματα που μιλούν για περιστατικά χρηματισμού, για εικονικούς ελέγχους οχημάτων, για εικονικές ιατρικές εξετάσεις επαγγελματιών οδηγών.

Εκτός όμως από τα χρονοδιαγράμματα και τους ελέγχους, δεν τα πάτε καλά κύριε Υπουργέ, ούτε στις απορροφήσεις των κοινοτικών κονδυλίων. Σε πολλούς τομείς οι απορροφήσεις είναι μηδενικές, γι' αυτό όπου δεν κάνετε αλλαγές με εντάξεις έργων που έχουν ήδη ολοκληρωθεί από εθνικούς πόρους, οι απορροφήσεις σας εμφανίζονται σχεδόν μηδενικές.

Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι το επιχειρησιακό πρόγραμμα του Υπουργείου Μεταφορών. Στον άξονα 4 είχε ενταχθεί ο στόχος της βελτίωσης των δεικτών οδικής ασφάλειας. Στο πλαίσιο αυτό προβλεπόταν η κατασκευή και ο εξοπλισμός κέντρων εκπαίδευσης, εξέτασης και οδικής ασφάλειας για υποψηφίους και τακτικούς οδηγούς σε περιφερειακή κλίμακα, καθώς επίσης και άλλες δράσεις. Από την προηγούμενη κυβέρνηση μάλιστα είχαν κληθεί, το 2002, οι περιφέρειες να κάνουν τις προτάσεις τους και το Φεβρουάριο του 2004 έγινε η προεπιλογή με βάση αυτές τις προτάσεις. Έκτοτε δεν υπάρχει καμία εξέλιξη. Η επιτροπή παρακολούθησης τον περασμένο Σεπτέμβριο εκτίμησε ότι πολύ δύσκολα θα μπορούσε να επιτευχθεί ο στόχος της κατασκευής των πέντε κέντρων εκπαίδευσης οδηγών, μέχρι το 2008. Προειδοποιούσε μάλιστα ότι θα έπρεπε να προχωρήσουν άμεσα οι μελέτες εφαρμογής των έργων με στόχο τη δημοπράτησή τους όσο το δυνατόν συντομότερα.

Κύριε Υπουργέ, το βασικό σας πρόβλημα δεν είναι μόνο ότι δεν μπορείτε, αλλά ότι δεν έχετε, απ' ότι φαίνεται και την πολιτική βούληση να αντιμετωπίσετε αυτό το πρόβλημα, γιατί δεν έχετε ούτε πρόγραμμα, ούτε στρατηγική και δεν μπορείτε καν να συντονιστείτε τα αρμόδια οκτώ Υπουργεία, σε ένα πρόγραμμα που στην καρδιά του πρέπει να βρίσκεται η πρόληψη και η αλλαγή της οδηγικής συμπεριφοράς. Φαίνεται όμως πως ούτε με τον τομέα της πρόληψης τα πάτε καλά και φαίνονται τα τεράστια κενά που υπάρχουν από το Υπουργείο Παιδείας.

Το είπαν και οι προηγούμενοι συνάδελφοι. Τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής έχουν υποβαθμιστεί και εγκαταλειφθεί. Όλη η δουλειά κατάρτισης στελεχών της εκπαίδευσης και όλος ο σχεδιασμός, που έχει γίνει από την προηγούμενη κυβέρνηση, παραμένουν αναξιόποινα. Στον τομέα της ευαισθητοποίησης του κοινού μέσα από τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης και από την τηλεόραση, που είναι πάρα πολύ κρίσιμο ζήτημα, μέχρι στιγμής δεν έχετε κάνει τίποτα.

Περιμένουμε τον νέο νόμο για τις συχνότητες. Εδώ πρέπει να δεσμευθείτε και να επιβάλλετε την προβολή μηνυμάτων σε ώρες μεγάλης τηλεθέασης για το θέμα της οδικής ασφάλειας.

Κύριε Υπουργέ, η ευθύνη που έχετε στα χέρια σας ως Κυβέρνηση είναι τεράστια. Ο φόρος του αίματος που πληρώνει κάθε χρόνο η χώρα μας είναι αβάσταχτος. Πάρα πολλοί νεκροί. Πάρα πολλοί τραυματίες. Πάρα πολλοί ανάπηροι. Κύριε Υπουργέ, νομίζουμε ότι πλέον ζούμε σε συνθήκες πολέμου και όχι σε συνθήκες ειρηνικής περιόδου. Το θέμα της οδικής ασφάλειας πρέπει να γίνει θέμα εθνικής ασφάλειας. Το λέω εγώ, ένας Βουλευτής από ένα νομό που δυστυχώς σε πολύ τακτικά χρονικά διαστήματα βλέπει νεκρούς. Συνεχώς νεκρούς. Και στην Φθιώτιδα δεσμευθήκατε για μέτρα. Δυστυχώς δεν υλοποιούνται. Γι' αυτό και σήμερα που είναι ο κ. Καραμανλής στην Φθιώτιδα ελπίζω να δει τα πράγματα από κοντά, να ενημερωθεί για τους πολίτες.

Γιατί εδώ δεν μπορούμε να κάνουμε μικροκομματική πολιτική. Εμείς είμαστε εδώ, όπως είπαν και οι προηγούμενοι συνάδελφοι, να βοηθήσουμε. Αν δεν μπορείτε, να σας πούμε τις προτάσεις μας, τις εμπειρίες μας για ένα νέο σχέδιο. Διότι όσο καθυστερούμε τα θύματα αυξάνονται. Γιατί χρειάζεται συγκεκριμένη πολιτική με χρονοδιάγραμμα σε βάθος χρόνου για να πετύχουμε στόχους. Η Ευρώπη αυτή τη στιγμή βάζει στόχους για μηδενικό αριθμό νεκρών.

Ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ο κ. Βλατής έχει το λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΛΑΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υφυπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι πράγματι θλιβερό πως ένα τόσο σοβαρό θέμα αντιμετωπίζεται με τόση επιπολαιότητα και με τόση αδιαφορία από την Κυβέρνηση. Η σημερινή της ανυπαρξία εδώ, τουλάχιστον κατά το πρώτο μέρος της συζήτησης, νομίζω ότι δείχνει ότι κάπου δεν πάμε καλά.

Κύριε Υφυπουργέ και κύριε κατηχητή, ως φοιτητή σας πριν από αρκετά χρόνια δεν μου είναι ευχάριστο να απευθύνομαι καταγγελτικά απέναντί σας, ως Βουλευτής όμως είμαι υποχρεωμένος να θίξω τα κακώς κείμενα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η οδική ασφάλεια για την οποία συζητούμε σήμερα είναι μια από τις πιο κρίσιμες συνιστώσες για την ποιότητα ζωής των συμπολιτών μας. Και δεν είναι τιμή για τη χώρα μας να κατέχει τη θλιβερή πρωτιά στην Ευρώπη στα τροχαία ατυχήματα. Δεν είναι τιμή να θρηνούμε κάθε χρόνο χιλιάδες θύματα κυρίως νέους ανθρώπους που θυσιάζονται στους ελληνικούς δρόμους είτε εποχούμενοι είτε πεζοί, που θυσιάζονται στο βωμό των ανεπαρκών, για τους σύγχρονους κυκλοφοριακούς φόρτους, δρόμων της χώρας μας. Στους δρόμους που εκτός από ανεπαρκείς είναι κακοσυντηρημένοι. Η σήμανσή τους είναι ακατάλληλη και κακής ποιότητας. Η αστυνόμευσή τους είναι ελλιπής και πολλές φορές ανύπαρκτη, όπως θα πω παρακάτω. Στους δρόμους που είναι γεμάτοι από οχήματα ασυντήρητα, που δεν έχουν περάσει τους επιβαλλόμενους ελέγχους, που φέρουν ακατάλληλα ελαστικά, που είναι υπερφορτωμένα και ακατάλληλα φορτωμένα.

Όλα αυτά συνδυάζονται με ένα ανθρώπινο δυναμικό που είναι ανεκπαίδευτο, γιατί η κυκλοφοριακή αγωγή δεν έχει γίνει καθολική στα σχολεία μας, ένα ανθρώπινο δυναμικό που είναι αδιαπαιδωγμένο, γιατί η πολιτεία δεν έχει φροντίσει γι' αυτό ούτε φροντίζει γι' αυτό, -που έχει χαμηλό δείκτη γνώσης για το πώς πρέπει να συμπεριφέρεται στο δρόμο, που έχει χαμηλό δείκτη ανοχής στο διπλανό οδηγό ή στον πεζό.

Όλα αυτά μαζί συνιστούν το εκρηκτικό μίγμα που μας δίνει τους πάνω από χίλιους εξακόσιους νεκρούς και περισσότερους από χίλιους εννιάκόσιους τραυματίες κάθε χρόνο.

Αξίζει λοιπόν να συζητούμε όχι μόνο σήμερα, αλλά καθημερινά το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας, όχι για να ικανοποιήσουμε μια αντιπολιτευτική προς την Κυβέρνηση επιθυμία μας ή καθήκον μας, ή το αντιπολιτευτικό καθήκον μας, αλλά να συμβάλλουμε όσο μπορούμε στη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και εν τέλει στην ασφαλέστερη μετακίνηση των συμπολιτών μας.

Είναι τεράστια η ευθύνη της Κυβέρνησης, όχι μόνο της σημερινής Κυβέρνησης, αλλά της κάθε κυβέρνησης να κάνει ό,τι είναι δυνατόν για την επίλυση του προβλήματος της οδικής ασφάλειας. Γιατί το πρόβλημα είναι διαχρονικό αφού ξεπερνά κατά πολύ τα όρια μιας κυβερνητικής θητείας. Είναι εθνικό γιατί ξεπερνά τα κομματικά όρια. Είναι πρόβλημα όλων των πολιτών. Άρα χρειάζεται μια εθνική συμφωνία για τη συνεχή και αδιάλειπτη αντιμετώπισή του για τα σωστά μέτρα που θα πρέπει να λαμβάνονται, για τους πόρους που θα πρέπει να διατίθενται συνεχώς, για τον συνεχή έλεγχο, για τη συνεχή επικαιροποίηση της εφαρμογής των μέτρων είτε είναι αυτά μέτρα πρόληψης είτε είναι μέτρα καταστολής. Και είναι ευθύνη τεράστια της Αντιπολίτευσης να συμμετέχει ενεργά, αλλά και να ελέγχει την Κυβέρνηση στην υλοποίηση των αποφάσεων.

Αυτή ήταν η πολιτική της προηγούμενης κυβέρνησης, της κυβέρνησης του ΠΑ.ΣΟ.Κ., γι' αυτό είχε εκπονήσει το σχέδιο για την αντιμετώπιση του προβλήματος της οδικής ασφάλειας 2001-2005. Ήταν ένα σχέδιο με συγκεκριμένες πολιτικές, με συγκεκριμένα μέτρα και με συγκεκριμένους στόχους για τη μείωση των ατυχημάτων στη χώρα. Ήταν ένα σχέδιο που είχε και συγκεκριμένα αποτελέσματα αφού μετά το 2001 μέχρι το 2004 είχαμε μια σταθερή πτωτική τάση τόσο στον αριθμό των ατυχημάτων όσο και στα αποτελέσματά τους, δηλαδή στον αριθμό των νεκρών και τραυματιών. Ήταν πορεία βελτίωσης που μας έδειχνε με τον καλύτερο τρόπο ότι η δουλειά μας τελείωσε, αλλά ότι μόνο με συστηματική δουλειά είναι δυνατόν να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια.

Αυτή η πορεία όμως ανακόπηκε το 2005. Τι συνέβη άραγε; Άλλαξαν ξαφνικά οι συνθήκες κυκλοφορίας; Άλλαξαν οι άνθρωποι; Τίποτε απ' όλα δεν άλλαξε. Το μόνο που άλλαξε στον τόπο ήταν η κυβέρνηση, ήταν η άνοδος στην εξουσία ενός κόμματος που θεωρούσε ότι αυτή η χώρα κυβερνούνταν από τον αυτόματο πιλότο. Ότι η βελτίωση δεν ήταν αποτέλεσμα συγκεκριμένων μέτρων και πολιτικών, αλλά αποτέλεσμα του αυτόματου πιλότου.

Νόμιζε η Κυβέρνηση ότι η συντήρηση για παράδειγμα του εθνικού δικτύου γίνεται από μόνη της, χωρίς πόρους. Έτσι μείωσε έως μηδενισμού σε κάποιες περιπτώσεις τους πόρους για

τη συντήρηση του εθνικού οδικού δικτύου. Είχαμε μια τεράστια ανάσχεση στην παραγωγή έργων. Έπρεπε να μειώσουμε τις δαπάνες, έπρεπε να ικανοποιήσουμε τους όρους της επιτήρησης ως αποτέλεσμα της απογραφής.

Θεώρησε ακόμα η Κυβέρνηση ότι η βελτίωση της κατάστασης δεν ήταν αποτέλεσμα της αστυνόμευσης, ότι η αστυνόμευση των οδών δεν είναι μια διαρκής ανάγκη. Έτσι μειώθηκε δραματικά η αστυνόμευση στους ελληνικούς δρόμους, ιδίως στην περιφέρεια όπως στο νομό μου, στο Νομό Κοζάνης όπου η Αστυνομία δεν μπορεί να συγκροτήσει καν πληρώματα για τα περιπολικά λόγω έλλειψης προσωπικού. Θεώρησε η Κυβέρνηση ότι τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής και το μάθημα κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία είναι πολυτέλεια. Γι' αυτό, το πρόγραμμα αυτό βρίσκεται σχεδόν σε αδράνεια.

Γι' αυτό σας ελέγχουμε σήμερα, κύριε Υπουργέ. Διότι τα μέτρα για την οδική ασφάλεια είναι πάρα πολλά. Ο συνεχής έλεγχος και η υλοποίησή τους είναι μία αδιάκοπη διαδικασία, μία διαδικασία που δεν σταματά με τις αλλαγές των κυβερνήσεων. Μόνο έτσι θα πετύχουμε τους βραχυπρόθεσμους, αλλά και τους μακροπρόθεσμους στόχους. Αλλιώς, θα είμαστε θεατές στο ίδιο έργο.

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

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε.

Τι μας λέει αυτό το έργο; Μετά από κάθε πολύνεκρο δυστύχημα και υπό το βάρος της κοινωνικής κατακραυγής και των επικοινωνιακών αναγκών, θα βλέπουμε έναν Πρωθυπουργό να συλλυπάται τις οικογένειες των θυμάτων και έναν Υπουργό να παίρνει αποσπασματικά μέτρα, που σε λίγες ημέρες ατονούν και ξεχνιούνται μέχρι το επόμενο ατύχημα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστούμε τον κύριο συνάδελφο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω βουλευτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση με θέμα «30 Χρόνια από το Σύνταγμα του 1975», καθώς και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, ο Πρόεδρος του Γαλλόφωνου Κοινοβουλίου Βρυξελλών, κ. Χρήστος Δουλκερίδης, συνοδευόμενος από μέλη του Κοινοβουλίου.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα)

Επίσης, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση με θέμα «30 Χρόνια από το Σύνταγμα του 1975», καθώς και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, πενταμελής αντιπροσωπεία Βραζιλιάνων πολιτειακών Βουλευτών πολιτείας Ρίο Γκράντε Ντοσού, με επικεφαλής το Βουλευτή κ. Λουί Φερνάντο Σαλβατόρι Ζακιά, Πρόεδρο της αναφερόμενης Βουλής της πολιτείας Ρίο Γκράντε.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα)

Το λόγο έχει ο κ. Λεωνίδας Γρηγοράκος.

Κύριε Γρηγοράκο, κι εσείς θέλετε οκτώ λεπτά;

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ορίστε, έχετε το λόγο.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα πάρα πολύ σημαντικό θέμα, για το οποίο η διεθνής κοινότητα ασχολείται πάρα πολύ συχνά και συνεχώς. Ιδιαίτερα η επιστημονική κοινότητα, όπως ξέρετε, κύριε Υπουργέ, γιατί τυγχάνει να είστε πανεπιστημιακός, ασχολείται καθημερινώς, με αρθρογραφία στα επιστημονικά περιοδικά, με την πρόληψη των ατυχημάτων.

Κύριε Πρόεδρε, την προηγούμενη δεκαετία στην Ελλάδα, στη Βουλή, είχε συσταθεί μία διακομματική επιτροπή -το 1996- η οποία έβγαλε ένα καταπληκτικό πόρισμα, το οποίο και αποτέλεσε τον μπόουσουλα και το βασικό πυλώνα μαθημάτων για την

πρόληψη τροχαίων ατυχημάτων στα πανεπιστήμια της χώρας.

Κύριε Υπουργέ, αν και υπήρχαν καλές προθέσεις από την πλευρά της Κυβέρνησής σας τα τελευταία χρόνια, την τελευταία διετία -αν και έχουμε κάνει πρόταση- δεν έχει υλοποιηθεί η πρότασή μας για σύσταση διακομματικής επιτροπής για τη μελέτη των τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα.

Καταλαβαίνω ότι όλα αυτά είναι δύσκολα σε μία κυβέρνηση, η οποία έρχεται με καλές προθέσεις, αλλά βρίσκει μπροστά τις καταστάσεις που την έχουν προλάβει. Δηλαδή, αν και το ΠΑ.ΣΟ.Κ. έμεινε πάρα πολλά χρόνια στην εξουσία, είχε δημιουργήσει όλες αυτές τις καλές προϋποθέσεις να λειτουργήσουν διάφορες επιτροπές και είχε πραγματικά εκπονήσει διάφορα προγράμματα. Κάθε κυβέρνηση, βέβαια, κάνει τις επιλογές της.

Εσείς θέλετε να εφαρμόσετε τη δική σας πολιτική. Θα θέλαμε, όμως, κύριε Υπουργέ, να μάθουμε ποια είναι η πολιτική σας. Διότι τα τελευταία δύο χρόνια πολιτική για την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων δεν βλέπουμε.

Θα ήθελα, λοιπόν, αν και τα ξέρετε, αλλά για να υπάρχουν στα Πρακτικά της Βουλής των Ελλήνων -διότι και η Βουλή των Ελλήνων αποτελεί σημείο αναφοράς για τους επιστήμονες- να αναφέρω ορισμένα πράγματα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και τη θέση της Ελλάδας όσον αφορά την οδική ασφάλεια.

Συντάχθηκε, λοιπόν, από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, από τη Γενική Διεύθυνση Μεταφορών, από ένα υψηλό επίπεδο εμπειρογνώμων, ένα πόρισμα για την οδική ασφάλεια, το οποίο λέει τα εξής: Περίπου πενήντα χιλιάδες άνθρωποι χάνουν κάθε χρόνο τη ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα στους δρόμους των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Περισσότεροι από έναμιση εκατομμύριο τραυματίζονται σε ένα εκατομμύριο διακόσιες χιλιάδες ατυχήματα περίπου και εκατόν πενήντα χιλιάδες συμπολίτες μας, πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθίστανται μονίμως ανάπηροι.

Η οικονομική ζημιά, συνεπεία όλων αυτών των ατυχημάτων, ανέρχεται σε 70.000.000.000 ευρώ, δηλαδή περίπου 21.000.000.000.000 δραχμές, κύριε Πρόεδρε, δηλαδή όσο είναι το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν μικρών χωρών, όπως της Ελλάδας, της Ιρλανδίας ή της Πορτογαλίας. Από τη Σουηδία της Ρώμης το 1957 και την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέχρι σήμερα το 2006, περίπου 2 εκατομμύρια κάτοικοι των κρατών-μελών σκοτώθηκαν και περισσότεροι από 40 εκατομμύρια τραυματίστηκαν, αριθμοί που μόνο με απολογισμό πολέμου μπορούν να συγκριθούν.

Η οδική ασφάλεια στην Ευρωπαϊκή Ένωση και η θέση της Ελλάδας λέει ότι κάθε χρόνο στην Ελλάδα, κύριε Υπουργέ -έχω και ακριβέστερα στοιχεία της προηγούμενης εβδομάδας, αλλά μέσο όρο λέω- δύο χιλιάδες νεκροί, τριάντα δύο χιλιάδες τραυματίες σε είκοσι δύο χιλιάδες ατυχήματα εκ των οποίων οι μισοί είναι ηλικίας -εδώ θα ήθελα να επιστήσω την προσοχή- είκοσι έως σαράντα τεσσάρων ετών. Το ετήσιο κοινωνικό και οικονομικό κόστος των τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα σε σύγκριση με την Ευρωπαϊκή Ένωση, που σας είπα προηγουμένως ότι το κόστος είναι τεράστιο και φτάνει τα τρισεκατομμύρια, είναι 115.000.000.000 δραχμές ετησίως. Δηλαδή, κύριε Υπουργέ, μας φτάνει να φτιάξουμε πέντε νοσοκομεία. Αυτό είναι το τεράστιο κόστος που πληρώνουμε τα τελευταία χρόνια σε ύλη.

Θα ήθελα μόνο, επειδή ο χρόνος δεν με παίρνει και τα στοιχεία είναι πάρα πολλά και καταϊστικά για το θέμα αυτό, να σας πω ότι μέχρι το 2000 είχαμε αύξηση των θανάτων στην Ελλάδα σε σχέση με την Ευρωπαϊκή Ένωση κατά 22%. Θα καταθέσω και το σχετικό πίνακα. Να πω ότι μόνο το 1998 είχαμε σύνολο νεκρών δύο χιλιάδες διακόσιους -φέτος έχουμε χίλιους πεντακόσιους- και είχαμε σύνολο τραυματιών τριάντα τρεις χιλιάδες. Το κόστος αυτών των ανθρώπων είχε υπολογιστεί πραγματικά τότε ότι φτάνει τα 120.000.000.000 δραχμές το χρόνο. Θέλω να σας πω -και να καταθέσω στη Βουλή αυτόν τον πίνακα- ότι οι νεκροί τώρα, στο τέλος του 2005 ήταν χίλιοι τετρακόσιοι εβδομήντα σε σχέση βέβαια με το 1997 που ήταν δύο χιλιάδες εκατόν σαράντα ένας ή το 2000 που ήταν δύο χιλιάδες εκατό.

Αυτό που θα ήθελα να σας πω -και θα καταθέσω τον πίνακα αυτόν, για να τον δείτε και εσείς, γιατί μίλησε βεβαίως η κ.

Αντωνίου και οι συνάδελφοί μου προηγουμένως για όλα αυτά και για το κακό οδικό δίκτυο- είναι ότι σύμφωνα με την κατανομή των νεκρών ανά τύπο οδού -κάτι που έχει πολύ σημασία- το 42% των τροχαίων ατυχημάτων γίνονται σε οδούς αστικών περιοχών και το 21% από αυτά τα ατυχήματα γίνονται σε επαρχιακές οδούς. Στους αυτοκινητόδρομους έχουμε μεγάλη ευαισθησία. Σε μεγάλους αυτοκινητόδρομους βλέπουμε κάθε χρόνο ότι τα τροχαία ατυχήματα είναι και πολύνεκρα, διότι συνήθως γίνονται μαζικές μεταφορές, όπως ανέφερε και η κ. Αντωνίου προηγουμένως το φοβερό ατύχημα που συγκλόνισε την Ελλάδα με τα παιδιά της Φαλκαδώνας στο Πέταλο του Μαλιακού. Θέλω να σας πω, λοιπόν, ότι σε μεγάλους, καλούς και οργανωμένους αυτοκινητόδρομους τα ατυχήματα, αγαπητοί συνάδελφοι, είναι μόνο 7%, δηλαδή οι θάνατοι είναι μόνο στο 7%. Άρα, τι λέει το γράφημα αυτό; Λέει ότι πρέπει να φτιάξουμε καλούς και γρήγορους αυτοκινητόδρομους με διεθνείς προδιαγραφές. Και στους δρόμους υψηλής ταχύτητας, βέβαια, έχουμε το 30% των νεκρών αυτών.

Αυτό το καταθέτω, γιατί πιστεύω ότι θα σας βοηθήσει.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Λεωνίδας Γρηγοράκος καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Αυτό που πρέπει να πει κανείς -και θα ήθελα να το σημειώσετε, κύριε Υπουργέ- είναι ότι παρά το καλύτερο βιοτικό επίπεδο, παρά τις καλύτερες οικονομικές συνθήκες που βιώνουν οι Έλληνες τα τελευταία χρόνια, η Ελλάδα ως προς τον αριθμό επιβατικών οχημάτων ανά χίλιους κατοίκους -και παρά το ότι έχει γίνει μια τεράστια αύξηση μετά το 1985- είναι 22^η στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Δηλαδή, έχουμε τριακόσια τριάντα εννέα αυτοκίνητα ανά χίλιους κατοίκους σε αντίθεση με την Ιταλία, που είναι πρώτη και έχει εξακόσια εννήντα ένα αυτοκίνητα ανά χίλιους κατοίκους. Και εδώ είναι το αντίστροφο, ότι, ενώ έχουμε λιγότερα αυτοκίνητα, έχουμε πολύ περισσότερα ατυχήματα από την Ιταλία, τη συγκεκριμένη χώρα που πήρα, για να κάνω τη σύγκριση.

Καταθέτω και αυτόν τον πίνακα.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Λεωνίδας Γρηγοράκος καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Θα ήθελα να πω ότι στα θανατηφόρα ατυχήματα κατ' επάγγελμα, αν τα βάλουμε όλα αυτά και πούμε για τον οδηγό ότι είναι ένα επάγγελμα, ο οποιοσδήποτε οδηγός είναι το δεύτερο στην Ελλάδα. Δηλαδή, έχουμε τους τεχνίτες ορυχείων, οικοδομών -και είδαμε και το φοβερό ατύχημα που είχαμε αυτές τις ημέρες με την «ΤΙΤΑΝ»- στους οποίους έχουμε τα πρώτα ατυχήματα. Τα δεύτερα ατυχήματα, όμως, στην Ελλάδα συνολικά, εάν τα αθροίσουμε, όλα είναι από τους οδηγούς, αν πούμε ότι αυτά αποτελούν μια συγκεκριμένη ομάδα παρ' όλες τις διαφορετικότητες που μπορεί να έχει κανείς. Γιατί και εμείς λογιζόμαστε ως οδηγοί από τη στιγμή που έχουμε δίπλωμα αυτοκινήτου.

Δηλαδή, είμαστε η δεύτερη ομάδα, η οποία έχει τα μεγαλύτερα και θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα.

Δεν θα ήθελα να μακροηγήσω, κύριε Υπουργέ, γιατί δεν έχω και το χρόνο. Βέβαια έχω την ανοχή του Προεδρείου, όπως κατάλαβα και ευχαριστώ πολύ τον κύριο Πρόεδρο. Θέλω όμως να πω ότι οι παράγοντες του τροχαίου ατυχήματος, κύριε Πρόεδρε, είναι τρεις και θα ήθελα να τους υπενθυμίσω στον κύριο Υπουργό, ο οποίος θα δώσει την απάντηση: Είναι ο άνθρωπος, είναι το όχημα, το οδικό δίκτυο και το περιβάλλον.

Μιλώντας ως Βουλευτής Λακωνίας θέλω να σας πω ότι η Λακωνία τα δύο προηγούμενα χρόνια βίωσε σε ποσοστό ανάλογο με τους κατοίκους ένα μεγάλο αριθμό θανάτων. Αυτό εμείς το αποδώσαμε στην έλλειψη χρηματοδότησης του οδικού δικτύου της Λακωνίας, για το οποίο και εγώ τα προηγούμενα χρόνια είχα τις αντιρρήσεις μου και με την κυβέρνηση. Ήμουν βέβαια Βουλευτής της, αλλά συνήθως ζητούσα παραπάνω κονδύλια για το οδικό δίκτυο της Λακωνίας, το οποίο είναι πάρα πολύ κακό. Είχαμε τότε και έχουμε -και σήμερα πιστεύω- ανά

εκατό χιλιάδες κατοίκους τα περισσότερα θανατηφόρα ατυχήματα, διότι έχουμε κακό οδικό δίκτυο. Με το δρόμο Λεύκτρων-Σπάρτης, ο οποίος πιστεύω ότι θα μπει τα προσεχή χρόνια σε λειτουργία, θα μειωθούν τα τροχαία ατυχήματα. Πάντως εμείς, ως Βουλή των Ελλήνων, οφείλουμε να επαναφέρουμε την ειδική επιτροπή της μελέτης και της αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα. Αυτή η επιτροπή τα προηγούμενα χρόνια είχε κάνει ένα θετικό έργο.

Θα σας αναφέρω επίσης μία τελική μελέτη, προχθεσινή, από το "New Gazette Of Medicine", η οποία λέει ότι η χρησιμοποίηση της ζώνης ασφαλείας και του κράνους μειώνει τους θανάτους των οδηγών κατά 17% και των συνοδηγών τουλάχιστον κατά 25%. Μειώνει τους τραυματισμούς των οδηγών κατά 22%, των συνοδηγών κατά 29%, τους σοβαρούς τραυματισμούς κατά 50% και τους θανατηφόρους τραυματισμούς κατά 65%. Η ζώνη λοιπόν είναι κάτι το απαραίτητο. Έτσι, θα πρέπει με ένα καινούργιο, αυστηρό νόμο που θα ισχύει για όλους μας, από το μικρότερο Έλληνα πολίτη έως το μεγαλύτερο, με ισονομία και ισοπολιτεία, να εφαρμοστούν αυστηρότερα μέτρα ως προς την χρησιμοποίηση της ζώνης.

Βέβαια, το Υπουργείο Δημοσίας Τάξης οφείλει να προλαμβάνει τα ατυχήματα. Όταν δηλαδή εγώ βρίσκομαι στο δρόμο, θα ήθελα τον αστυνομικό να τον βλέπω και όχι να μου κρύβεται πίσω από φράγματα, οδοφράγματα ή πίσω από διάφορα σημεία των εθνικών οδών και να βγαίνει ξαφνικά και απότομα, με την πιθανότητα να προκαλέσει και ατύχημα, για να κάνει καταστολή. Εγώ θα ήθελα τον αστυνομικό, φίλο του πολίτη. Και τον θέλω μ' αυτή τη συμπεριφορά και μ' αυτή τη σχέση μαζί του. Δεν μπορώ να πηγαίνω στη Λακωνία και να βλέπω στις δύο η ώρα τη νύχτα τον προϊστάμενο της αστυνομίας, να μου βγαίνει μπροστά και να του λέω: «Κύριε Διευθυντά μου, είναι δυνατόν να βγαίνετε στις δύο η ώρα τη νύχτα, για να καταστείτε τι;».

Εγώ λοιπόν θα ήθελα τον αστυνομικό, φίλο του πολίτη και όχι εχθρό του. Θα ήθελα πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων και όχι καταστολή των τροχαίων ατυχημάτων.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ξωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστούμε πολύ.

Το λόγο έχει ο Υφυπουργός κ. Ξανθόπουλος, για να απαντήσει στους επερωτώντες.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς, πρέπει να ζητήσω συγνώμη για την ολιγόλεπτη καθυστέρηση πέραν των 11.30', που ήταν η αρχή της επερώτησης. Ζητώ συγνώμη και από εσάς, κύριε Πρόεδρε, και από τους συναδέλφους. Δεν συνηθίζω να αργώ. Έπεσα και σε μια εκδήλωση στο κέντρο της Αθήνας για την παιδεία και καθυστέρησα.

Μπαίνω τώρα στην ουσία των πραγμάτων.

Πράγματι, η επερώτηση αυτή έχει ένα κείμενο, το οποίο συνέταξαν ασφαλώς οι επερωτώντες, πάρα πολύ καλό. Αυτό είναι γεγονός. Είναι ένα κείμενο δομημένο, επιστημονικά τεκμηριωμένο από πλευράς σκεπτικού. Στο δια ταύτα όμως, στις τελικές ερωτήσεις λυπάμαι, αλλά θα πω ότι όλα όσα αναφέρονται και καταγγέλλονται δεν είναι ακριβή. Και θα το αποδείξω τεχνικρά, με αδιάσειστα στοιχεία. Έχω την αίσθηση ότι με το δια ταύτα δεν υποβαθμίζεται μόνο το έργο της παρούσας Κυβέρνησης -είναι λογικό να γίνεται αυτό με την Αντιπολίτευση- αλλά και το έργο της δικιάς σας κυβέρνησης την προηγούμενη πενταετία. Διότι πράγματι έγιναν πολλά στην οδική ασφάλεια τότε, τα οποία όμως επαυξήθηκαν και πολλαπλασιάστηκαν τα τελευταία τρία χρόνια. Επειδή, ενδεχομένως, φαίνεται ότι δεν το πιστεύετε, θα σας το αποδείξω -επαναλαμβάνω- με αδιάσειστα στοιχεία.

Κατ' αρχάς, εν τη ρύμη του λόγου έχουν λεχθεί ορισμένες ανακρίβειες, οι οποίες αποκαταστάθηκαν τελευταία από τον κ. Γρηγοράκο, εν μέρει μόνο.

Παραδείγματος χάρι, πράγματι το 2005 είχαμε μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων, έχουν πέσει στα χίλια τετρακόσια

εβδομήντα. Είναι όμως τραγικό νούμερο και αυτό για μία ευρωπαϊκή χώρα όπως είναι η Ελλάδα. Είμαστε πάντα οι χειρότεροι.

Ελέχθη με έμφαση πολλές φορές ότι, ενώ έγινε το πρώτο πρόγραμμα του 2000-2005, δεν συνεχίστηκε με άλλο πρόγραμμα. Δεν είναι όμως έτσι τα πράγματα. Έχω την τιμή να προέρχομαι από το τμήμα του Πολυτεχνείου, τη σχολή η οποία έκανε και το πρώτο πρόγραμμα επί των ημερών σας και το δεύτερο πρόγραμμα 2006-2010, το οποίο μάλιστα κατατέθηκε το Δεκέμβριο του 2005 και εφαρμόζεται ήδη. Επειδή ενδεχομένως δεν το έχετε, θα παρακαλέσω το συντάκτη που είναι συντάκτης και του δικού σας προγράμματος, να σας το στείλει. Υπάρχει πλήρες πρόγραμμα κατατεθειμένο.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Το πανεπιστήμιο;

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Το Πολυτεχνείο.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Η Κυβέρνηση έχει πρόγραμμα;

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Βεβαίως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε.

Συνεχίστε, κύριε Υπουργέ.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριε Τσιόκα, κατατέθηκε το πρόγραμμα αυτό στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Έχει πάει σε όλα τα Υπουργεία και βάσει αυτού σήμερα γίνεται με ευθύνη και με ένταση η δουλειά ανά Υπουργείο για την οδική ασφάλεια. Θα σας τα πω όμως στη συνέχεια.

Πράγματι μειώσαμε τα ατυχήματα κατά 30% την πρώτη πενταετία. Έτσι είναι όπως το λέτε. Πρέπει να πούμε ότι ο απολογισμός που έγινε προς το τέλος της πενταετίας αποδεικνύει δυστυχώς ότι αυτή η μείωση δεν οφείλεται, ως έπρεπε να γίνει, σε βελτίωση των υποδομών οδικής ασφάλειας, δηλαδή σε επενδύσεις, αλλά κυρίως σε βελτίωση των μέτρων πρόληψης και αστυνόμευσης. Γιατί έγινε αυτό; Διότι όταν το πρώτο πρόγραμμα ολοκληρώθηκε, ορθώς ανατέθηκε σε έναν πρώτο σύμβουλο το 2002, η υλοποίηση μιας μελέτης που θα τη μετουσιώσει σε έργα. Αυτή η μελέτη έγινε πράγματι, αλλά χρειάστηκαν περίπου δύο χρόνια, παραδόθηκε στο τέλος του 2003 και ακολούθησε μία δεύτερη καλύτερη προσέγγιση που τελείωσε το 2004. Συνεπώς, όχι από υπαιτιότητα των μελετητών αλλά από τη σοβαρότητα που τους διακρίνει μερικές φορές καθυστέρησαν να δώσουν τις τελικές επιμέρους δράσεις στα επιμέρους θέματα αυτής της ουσιαστικής επέμβασης, κυρίως σε επικίνδυνες θέσεις του οδικού δικτύου και στις υποδομές της οδικής ασφάλειας.

Επειδή νομίζω ότι πρέπει να λέμε τα πράγματα όπως ακριβώς είναι, θα σας πω ότι τα δύο τελευταία χρόνια με εντατικούς ρυθμούς όχι μόνο υλοποιείται αυτή η μελέτη, αλλά θα σας δώσω και τα στοιχεία ενός πίνακα, βάσει των οποίων φαίνεται ποια έργα ξεκίνησαν, ποια γίνονται ειδικά για την οδική ασφάλεια.

Ξεκινάω από μία παρατήρηση η οποία έγινε από τον κ. Γρηγοράκο, ότι η βαριά επένδυση για μείωση των ατυχημάτων είναι με ασφαλείς αυτοκινητοδρόμους. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία, διότι εκεί τα ατυχήματα μειώνονται θεαματικά. Όσο αυτό δεν γίνεται, όλα τα υπόλοιπα βοηθάνε αλλά δεν λύνουν το βασικό πρόβλημα.

Στο σημείο αυτό πρέπει να θυμίσω ότι με εντατικούς ρυθμούς και επενδύοντας μέχρι τώρα με συμβάσεις υπογεγραμμένες, όχι με λόγια ή προθέσεις, σε έργα πρακτικών 6.000.000.000 ευρώ και έχοντας προχωρήσει τις συμβάσεις παραχώρησης -που ξεκινήσατε πράγματι το 2001 αλλά παρέμειναν αδρανείς μέχρι το 2004- σε βαθμό πλέον ανάδειξης προσωρινού αναδόχου σε τέσσερις εξ αυτών, τις μεγαλύτερες πρακτικές από πλευράς κυρίως αν θέλετε και επικινδυνότητας, πλην της Κορίνθου-Πατρών, που ακόμη αναμένεται αλλά θα έχουμε σε δύο μήνες επίσης προσωρινό μειοδότη- νομίζω ότι σε μερικά χρόνια θα έχουμε μία άλλη εικόνα έχοντας υπερδιπλασιάσει τους αυτοκινητοδρόμους. Σήμερα έχουμε επτακόσια χιλιόμετρα και θα έχουμε σε τέσσερα με έξι χρόνια χίλια πεντακόσια χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμων. Αυτό θα αλλάξει πράγματι την εικόνα και της οδικής ασφάλειας.

Ετέθη από την κ. Αντωνίου, και σέβομαι την ευαισθησία της, το θέμα της Κακιάς Σκάλας και το θέμα του Μαλιακού. Θα πω το εξής: Πράγματι είχα πει ότι πέρυσι το Δεκέμβριο θα έχει τελειώσει η Κακιά Σκάλα.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΧΡΙΣΤΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΥ: Σε μένα το είπατε.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Έχετε δίκιο, έκανα λάθος.

Η Κακιά Σκάλα θα τελειώσει πράγματι σε δεκαπέντε με είκοσι μέρες από σήμερα. Θα το δείτε, ανακοινώθηκε και από τους κατασκευαστές. Υπάρχει μια καθυστέρηση έξι μηνών πράγματι, αλλά αυτή οφείλεται σε διάφορους λόγους, τους οποίους θα αναπτύξω μια άλλη φορά. Εμείς κάνουμε ό,τι μπορούμε και οι κατασκευαστές κάνουν ό,τι μπορούν. Το έργο ήταν εξαιρετικά πολύπλοκο. Είχαμε καθυστερήσεις νομικές με τα δικαστήρια -ξέρετε ότι συμβαίνει πάρα πολλές φορές- αλλά επιτέλους φέτος το καλοκαίρι θα λειτουργεί το σύνολο του έργου.

Για το Πέταλο του Μαλιακού, επειδή ετέθη με έμφαση, πρέπει να πούμε ότι εκεί έχετε δίκιο. Στο Πέταλο ήταν κολλημένες οι δύο μεγάλες εργολαβίες, που πράγματι, είχαν ξεκινήσει επί των ημερών σας, λόγω απαλλοτριώσεων κυρίως αλλά και άλλων δυσκολιών σύμβασης και όχι μόνο ξεκόλλησαν, αλλά τώρα καλπάζουν. Με μία βόλτα επιτόπου θα δείτε ότι πραγματικά έτσι συμβαίνει. Δεν θέλω να πω ότι εμείς είμαστε...

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Κάθε μέρα εκεί είμαι, αλλά αυτά που λέτε δεν ισχύουν! ... (Δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Παρακαλώ, όχι διακοπές.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κυρία Αντωνίου, μου επιτρέπετε να ολοκληρώσω; Σας λέω ότι ήταν πράγματι κολλημένες και τώρα για τις ελληνικές συνθήκες καλπάζουν, με την έννοια δηλαδή ότι αυτές οι δύο εργολαβίες θα έχουν τελειώσει το 2007 -του χρόνου το καλοκαίρι- και οι άλλες δύο μεγάλες που ξεκίνησαν αργότερα και επί των ημερών μας θα ολοκληρωθούν στο τέλος του 2008. Δηλαδή, το Πέταλο θα πάψει να είναι «φωνικό Πέταλο» σε δύο χρόνια από σήμερα με τεράστια προσπάθεια και των υπηρεσιών.

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Εσείς λέγατε ότι θα τελειώσει, όχι εμείς.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Αν μου επιτρέπετε, όταν κάνετε επίθεση στην Κυβέρνηση, πρέπει να σκεφτόμαστε λίγο και τις υπηρεσίες που παραλάβαμε από εσάς και τις οποίες σεβόμαστε, αναδείξαμε και αναβαθμίσαμε, τις υπηρεσίες που αγωνίζονται πράγματι για να κάνουν έναν άθλο στο Πέταλο του Μαλιακού ύψους προϋπολογισμού -να πάρουμε και την τάξη μεγέθους- περίπου 600.000.000 ευρώ. Είναι ένα τεράστιο έργο.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: (Δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Παρακαλώ, όχι διακοπές! Δεν θέλει συνηγόρους ο Υπουργός! Απαντάει πολύ ωραία μόνος του!

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Να ξέρουμε τι λέμε εδώ μέσα!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κύριε Κωστόπουλε, σας παρακαλώ!

Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Στο Πέταλο του Μαλιακού τα έργα είναι αψεудής μάρτυς των όσων γίνονται. Τα παραλάβαμε πρακτικώς σταματημένα -επαναλαμβάνω- από λόγους αντικειμενικών δυσκολιών και σήμερα είναι σε φάση ολοκλήρωσης που θα τελειώσει τα επόμενα δύο χρόνια. Συνεπώς, δεν παραπλανάται ο Πρωθυπουργός. Του λέμε ακριβώς την πραγματικότητα, του τη λένε και οι κατασκευαστές που είναι επιτόπου, όχι μόνον εμείς, για να λέμε τα δικά μας, αγνοώντας στην πράξη αυτόν ο οποίος το κατασκευάζει και είμαστε βέβαιοι ότι αυτά θα τηρηθούν.

Πάμε τώρα στην ουσία του θέματος της επερώτησης. Είπαμε ότι με τα έργα τα οποία προχωρούμε, ύψους περίπου δεκαεσ-

σάρων δισεκατομμυρίων ευρώ συνολικά, αλλάζει η βασική υποδομή των δρόμων και συνεπώς αναβαθμίζεται θεαματικά και η οδική ασφάλεια. Αυτό είναι ένα γεγονός αναμφισβήτητο. Επαναλαμβάνω ότι θα έχουμε άλλη Ελλάδα σε τέσσερα με έξι χρόνια, είτε μας αρέσει είτε όχι. Εμάς μας αρέσει ασφαλώς αρέσει και σε εσάς. Αυτή είναι η πραγματικότητα, διότι τα έργα δεν κρύβονται, φαίνονται, γίνονται, ξεκίνησαν και προχωρούν. Αλλά δεν φθάνει αυτό. Ως τότε τι γίνεται;

Παραλάβαμε, λοιπόν, ένα πρόγραμμα ειδικών έργων οδικής ασφάλειας, το αναπτύξαμε στο διπλάσιο και θυμίζω ότι είχε εγκριθεί επί των ημερών σας ένας προϋπολογισμός περίπου 53.000.000 ευρώ και σήμερα τρέχουν έργα 90.000.000 ευρώ συγκεκριμένα σε παρεμβάσεις έξι θανατηφόρων αξόνων –θα πούμε στη συνέχεια ποιοι είναι- και άλλων είκοσι εννέα που ξεκινάνε μέσα στο 2006.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΡΑΓΑΚΗΣ**)

Συγκεκριμένα, πρώτα-πρώτα να ξεκαθαρίσουμε τι εννοούμε, όταν λέμε «ειδικές παρεμβάσεις». Έγινε μία πλήρης μελέτη των ατυχημάτων σε όλο το εθνικό δίκτυο, η οποία απέδειξε με ακρίβεια ποια είναι τα ευαίσθητα σημεία. Τα σημεία αυτά, λοιπόν, τα οποία δυστυχώς τραυματίζουν όλους μας –αν θέλετε- ως γεγονός, είναι το Πέταλο, για το οποίο είπαμε προηγουμένως, όχι όμως ο αυτοκινητόδρομος του Πετάλου, αλλά τα εκτός αυτοκινητοδρόμου κομμάτια και οι παρακαμπτήριες οδοί.

Εκεί έγινε μία πρώτη παρέμβαση με σύμβαση που υπογράφηκε ήδη και η οποία θα ολοκληρωθεί μέσα στο 2006. Θα γίνει μία θεαματική βελτίωση των χαρακτηριστικών των παράπλευρων και των εκτός του αυτοκινητοδρόμου κομματιών, τα οποία σήμερα είναι θανατηφόρα. Είναι ο άξονας Αντίρριο-Ιωάννινα, όπου και εκεί υπεγράφη σύμβαση ουσιαστικώς τις προηγούμενες ημέρες. Είναι ο άξονας Πάτρα-Κόρινθος, όπου τον Ιούλιο θα έχουμε τη σύμβαση με παρεμβάσεις και εκεί συγκεκριμένες. Είναι ο άξονας Πάτρα-Πύργος-Ολυμπία στον οποίο οι παρεμβάσεις είναι σημαντικότερες γιατί παρεμβαίνουμε, όπως ορθά μας επεσήμανε και η Τοπική Αυτοδιοίκηση και στους ισόπεδους κόμβους που είναι πράγματι πληγή για την περιοχή. Και εκεί θα έχουμε σύμβαση τον Ιούλιο. Είναι και ο βόρειος άξονας της Κρήτης για τον οποίο επαναλαμβάνεται ο διαγωνισμός με την ελπίδα ότι θα μπορέσουμε να έχουμε ανάδοχο μέσα στους επόμενους δύο μήνες.

Δηλαδή, επιλέξαμε είκοσι εννέα και έξι, δηλαδή τριάντα πέντε άξονες στους οποίους γίνονται συγκεκριμένα έργα και όχι θεωρίες για να βελτιώσουμε μόνο το αλκοτέστ κ.λπ. Γίνονται έργα για παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας συγκεκριμένες.

Περνάω τώρα σε μερικές άλλες δράσεις, οι οποίες έχουν μεγάλη σημασία και οι οποίες είχαν πράγματι προγραμματιστεί αλλά υλοποιούνται επί των ημερών μας μετά από ολοκλήρωση των σχετικών μελετών. Πρώτα-πρώτα επισημαίνω ότι η παρακολούθηση με ηλεκτρονικά μέσα, με τις περιφημες κάμερες, που είναι τριακόσιες με τριακόσιες πενήντα, δίνουν μία λύση, αλλά συμφωνώ ότι δεν είναι ριζική όσον αφορά την αντιμετώπιση. Απλώς δημιουργούν το αίσθημα του φόβου στον παραβάτη και μειώνουν την ταχύτητά του. Συμφωνώ επίσης ότι σημασία έχει η πρόληψη, δηλαδή η παρουσία και όχι ο αιφνιδιασμός του οργάνου του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης.

Σ' αυτό το πλαίσιο λοιπόν κάνουμε μία μελέτη προδιαγραφών και κριτηρίων για να ορίσουμε νέα αξιόπιστα όρια ταχύτητας. Σήμερα το παράπονο όλων των οδηγών και υμών που κάνετε την επερώτηση είναι ότι τέτοια όρια ταχύτητας πώς να τα σεβαστούμε; Είναι δυνατόν; Αυτή είναι διαμαρτυρία και του τελευταίου Έλληνα οδηγού. Επιτέλους αυτό υλοποιείται. Έγιναν οι προδιαγραφές του νέου συστήματος των ορίων ταχύτητας που είναι εύκαμπτο και προσαρμόζεται στις αλλαγές του δρόμου. Ήδη η μελέτη ολοκληρώθηκε. Αναθέτουμε τώρα τη μελέτη εφαρμογής και ελπίζουμε σε ένα χρόνο από σήμερα να έχουμε αλλάξει σε όλο το εθνικό δίκτυο τα όρια ταχύτητας. Πιστεύω ότι για όσους από μας είμαστε οδηγοί αυτό έχει μεγάλη σημασία.

Πάμε τώρα στο σύστημα τηλεδιαχείρισης και τηλεελέγχου του φωτισμού. Οι διεθνείς, αλλά και οι ελληνικές στατιστικές

αποδεικνύουν ότι τα ατυχήματα αυξάνονται θεαματικά μέχρι και 65% όταν ο φωτισμός στο δρόμο είναι κακός, κυρίως το βράδυ. Με ένα ειδικό πρόγραμμα, το οποίο περιλαμβάνει δύο μεγάλους άξονες, ύψους 2,1 εκατομμυρίων ευρώ, αυτοματοποιούμε με τηλεέλεγχο τον ηλεκτροφωτισμό, έτσι ώστε σε κάθε περίπτωση σκοταδιού, χωρίς να περιμένουμε να περάσει ο ειδικός για να ελέγξει τα φώτα, να υπάρχει το κατάλληλο φως στην κατάλληλη θέση. Και αυτή η παρέμβαση πιστεύω ότι είναι σημαντική για όσους γνωρίζουν κάτι παραπάνω για την οδική ασφάλεια.

Ένα άλλο σημείο, το οποίο είναι ένδειξη πολιτισμένης χώρας είναι η κωδικοποίηση της χιλιόμετρησης των εθνικών δρόμων διότι και γι' αυτό υπάρχει αγανάκτηση του Έλληνα πολίτη που ταξιδεύει. Και σ' αυτό το σημείο χωρίς καμία καθυστέρηση έχουμε κάνει την προκήρυξη και ελπίζουμε με ένα κόστος ένα έως ενάμισι εκατομμύριο ευρώ να έχουμε νέα χιλιόμετρηση σε όλο το εθνικό δίκτυο μέσα σε ένα χρόνο από σήμερα. Παράλληλα προχωρούμε το ηλεκτρονικό μητρώο οδών, το οποίο είναι μία ευρωπαϊκή κατάκτηση άγνωστη έως τώρα στην Ελλάδα. Βάσει αυτού μπορούμε επιτέλους να πούμε ότι θα έχουμε κάποια στιγμή και στο τελευταίο χωριό όπου υπάρχει κάποια δημόσια αρχή την εικόνα της περιοχής του, τις αλλαγές που γίνονται, σε έναν αξιόπιστο χάρτη, ώστε να μπορούμε να κάνουμε και παρεμβάσεις συντήρησης καλύτερα, αλλά κυρίως και αυτό έχει σημασία, παρεμβάσεις πρόληψης ατυχημάτων στις επικίνδυνες θέσεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αυτές είναι ουσιαστικές και χειροπιαστές ενέργειες έργων, δεν είναι λόγια. Παραλάβαμε ένα πρόγραμμα, το διπλασιάσαμε, το τρέξαμε και το υλοποιούμε σήμερα. Επαναλαμβάνω 90.000.000 ευρώ ειδικών παρεμβάσεων και 14.000.000.000 ευρώ σε βασικές υποδομές είναι στο δρόμο και τρέχουν, έχουν ξεκινήσει, γίνονται. Άρα, είναι άδικο να λέμε ότι αγνόησε την οδική ασφάλεια η παρούσα Κυβέρνηση, αντιθέτως, πιστεύω ότι επιτάχυνε κυρίως τις υποδομές και όχι μόνο.

Περνάω τώρα, αν θέλετε, στις αιτιάσεις σας σχετικά με τα άλλα δύο Υπουργεία τα οποία πιστεύω επίσης ότι αδικούνται και είμαι εξουσιοδοτημένος να πω ορισμένα ουσιαστικά πράγματα για να καλύψω και αυτήν την περιοχή.

Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών: Ξεχνάμε ότι έγινε μία ριζική αναδιοργάνωση του συστήματος χορήγησης αδειών οδήγησης; Αγαπητοί συνάδελφοι, ας το πούμε και αυτό, δεν πειράζει. Αυτήν τη στιγμή, οι θεωρητικές εξετάσεις δεν γίνονται όπως πριν με το «μιλητό», «σε περνάω», «δεν σε περνάω» με ύποπτους τρόπους. Γίνονται με ένα αντικειμενικό σύστημα ηλεκτρονικό, αδιάβλητο στο οποίο όποιος ξέρει περνάει, εκτός των εξεταστών, και όποιος δεν ξέρει, κόβεται. Πιστεύω ότι αυτό είναι μεγάλη κατάκτηση για μία χώρα, όπως η Ελλάδα.

Δεύτερον, εφαρμόζεται σύντομα, επίσης, νέο σύστημα για τις πρακτικές ασκήσεις χορήγησης αδειών οδήγησης, με ανοικτούς χώρους ελιγμών. Ήδη, σε οκτώ νομαρχίες έχουν βρεθεί σχετικοί χώροι και αναμένεται στο στάδιο κατασκευής τους μέχρι το τέλος του χρόνου, για να απαλλαγούμε πάλι από το υποκειμενικό της κρίσης των οδηγών στην πρακτική άσκηση.

Επίσης, έχουν γίνει βασικές αλλαγές στις απαιτήσεις οδικής ασφάλειας για τα βαρέα οχήματα και τα λεωφορεία. Υπάρχουν νέες επτά κινητές μονάδες των Κ.Τ.Ε.Ο. για αιφνιδιαστικούς ελέγχους. Ξεκίνησε η αναμόρφωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Γίνεται ένα ευρύς διάλογος με τους εμπλεκόμενους φορείς και μέσα στο Καλοκαίρι θα κατατεθεί ο νέος Κώδικας στη Βουλή για κύρωση. Και βέβαια, προχωρεί η, επί των ημερών σας είχε ξεκινήσει, αλλά προχωρεί σήμερα εντατικά εκπαίδευση και κυκλοφοριακή αγωγή. Έχουν διανεμηθεί εκατόν δέκα χιλιάδες εκπαιδευτικά φυλλάδια και CD ROM στους μαθητές και έτσι σε λίγο θα αρχίσουν από τη νέα σχολική χρονιά, κανονικά πλέον, οι επισκέψεις των μαθητών με χρήση των νέων εντύπων.

Υπουργείο Δημόσιας Τάξης. Και εκεί τα πράγματα δεν είναι όπως τα είπατε. Διότι έχουν γίνει ουσιαστικές τομές και αλλαγές στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Πρώτα-πρώτα, συγκροτήθηκε Τροχαία Αυτοκινητοδρόμων και ιδρύθηκαν ομάδες ελέγ-

χου και πρόληψης ατυχημάτων με σχέδια δράσης τα οποία είναι γενικής εφαρμογής σε εθνική κλίμακα. Υπάρχουν αυτήν τη στιγμή δεκατρείς υπηρεσίες της Τροχαίας Αυτοκινητοδρόμων και ήδη τέσσερις εξ αυτών δουλεύουν κανονικά, δηλαδή σε πλήρη σύνθεση.

Επίσης, από 1ης Ιουνίου, δηλαδή από χθες, σε είκοσι αστυνομικές διευθύνσεις τροχαίας υπάρχουν ομάδες ελέγχου πρόληψης ατυχημάτων και το Νοέμβριο τέτοιες ομάδες θα λειτουργήσουν και στις υπόλοιπες πενήντα έξι Αστυνομικές Διευθύνσεις της χώρας, τις κεντρικές διευθύνσεις, έχοντας ουσιαστικά καταφέρει, με κάποια δυσκολία, πράγματι, οικονομική, να στελεχωθούν και να δουλεύουν αποτελεσματικά.

Είπε ο κ. Γρηγοράκος, ορθώς, ότι η πρόληψη έχει σημασία –το σημειώνω αυτό– πρέπει να τον βλέπεις μπροστά σου φιλικά και να κόβεις ταχύτητα και όχι να σε πιάνει και να πληρώνεις το πρόστιμο. Είναι πράγματι, μία σωστή παρατήρηση και πιστεύω ότι είναι κατανοητή από το αρμόδιο Υπουργείο. Αλλά, επιπλέον, πρέπει να πούμε ότι πέραν αυτού πρέπει να υπάρχουν ειδικά προγράμματα και έχουν καταρτιστεί ήδη και εφαρμόζονται τα οποία ουσιαστικά δίνουν μία επιστημονική προσέγγιση της λειτουργίας των οργάνων της τάξης και της τροχαίας ανά την επικράτεια, ώστε να καταργηθεί η αυθαίρεση της κάθε ομάδας και να λειτουργεί βάσει επιστημονικών δεδομένων και για την προσέγγιση που είπατε.

Πρέπει να πούμε κάτι άλλο το οποίο είναι άδικο και το οποίο ελέγχθη κατ' επανάληψη. Είναι κρίμα που λέγεται, γιατί τα νούμερα είναι αδιάψευστα. Πράγματι, σήμερα τα ατυχήματα έχουν μειωθεί και επί των ημερών μας. Σας φέρνω ένα παράδειγμα αριθμητικό, σαφές –θα καταθέσω και τον σχετικό πίνακα στα Πρακτικά– το α' τετράμηνο του 2006 έχουμε μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων κατά 8,7% έναντι του αντιστοίχου τετραμήνου του 2005. Συνεχίζεται η μείωση των ατυχημάτων και δεν εφησυχάζουμε με αυτό, ούτε λέμε «μπράβο». Είμαστε σε τραγική εικόνα ακόμη, αλλά η μείωση, ευτυχώς συνεχίζεται.

Ήθελα, κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, να πω ότι πράγματι –και εδώ συμφωνώ με τους επερωτώντες– η οδική ασφάλεια είναι ένα μακροπρόθεσμο εθνικό θέμα το οποίο δεν προσφέρεται για κομματική εκμετάλλευση είτε από την Κυβέρνηση, είτε από την Αντιπολίτευση. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία γι' αυτό. Θέλω, όμως, να καταθέσω τα στοιχεία αυτά τα οποία είπα, ώστε να είναι βέβαιο ότι και εσείς γνωρίζετε τι γίνεται σήμερα στην οδική ασφάλεια. Οι ρυθμοί προώθησης έργων οδικής ασφάλειας είναι περίπου διπλάσιοι από την προηγούμενη διετία και θα τριπλασιαστούν σε λίγο στα επόμενα δύο χρόνια.

Έργα γίνονται, είναι συγκεκριμένα και δεν αμφισβητούνται από κανέναν πλέον. Μάλιστα, γίνονται από τις υπηρεσίες οι οποίες υπήρχαν, υπάρχουν και θα υπάρχουν στα καθ' ύλην αρμόδια Υπουργεία.

Επειδή, όμως, ελέγχθη κατ' επανάληψη –και το τονίζω αυτό– το θέμα της αρμοδιότητας και συναρμοδιότητας, και εμφανίζεται ως μαγική λύση, μία μόνιμη λειτουργία διυπουργικών οργάνων, θα σας πω το εξής το οποίο ισχύει και από τη διεθνή εμπειρία που μέχρι στιγμής όλοι έχουμε αποκομίσει: οι αρμοδιότητες ανά Υπουργείο στην Ελλάδα είναι ξεκαθαρισμένες. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ασχολείται με τον οδηγό και το όχημα, εμείς σαφώς με την οδική υποδομή και το οδικό περιβάλλον και το Δημόσιας Τάξης με την επιτήρηση και την αστυνομία. Άρα, τρία Υπουργεία ενεργούν συμπληρωματικά, αλλά ουσιαστικά για να ολοκληρώσουμε όλοι τις διάφορες δράσεις μας. Αυτό γίνεται σε όλη την υπόλοιπη Ευρώπη και στον κόσμο. Δεν λειτουργούν δηλαδή τα συστήματα με επιτροπές ανωτάτου επιπέδου. Αυτό είναι μία αντίληψη που πρέπει κάποτε να φύγει και από την Ελλάδα. Χρειάζονται καλές υπηρεσίες με σαφές πρόγραμμα ανά φορέα το οποίο να μπορεί και να υλοποιηθεί. Γιατί σε μία διυπουργική επιτροπή ασφαλώς δίνονται κατευθύνσεις πολύτιμες για την κυβερνητική πολιτική, αλλά θέλουν μετά υλοποίηση από τους επί μέρους φορείς.

Οι κατευθύνσεις υπάρχουν. Το πενταετές πρόγραμμα, επαναλαμβάνω, κατατεθειμένο από τον Δεκέμβριο του 2005, από τους μελετητές που έκαναν το πρώτο πρόγραμμα και είναι στη διάθεσή σας. Εφαρμόζεται απ' όλους τους εμπλεκό-

μενους φορείς και σας βεβαιώνω ότι ευελπιστώ και εγώ, όπως και εσείς, ότι σε πέντε χρόνια από σήμερα θα φτάσουμε το στόχο της μείωσης των νεκρών σε κάτω από χίλιους. Αλλά, και αυτός ο στόχος ακόμη δεν είναι ικανοποιητικός και ελπίζω ότι οι επόμενες κυβερνήσεις θα το μειώσουν στα ευρωπαϊκά επίπεδα που, για μας δυστυχώς, είναι κάτω από πεντακόσιους νεκρούς το χρόνο. Δηλαδή, και με το στόχο του 2010 είμαστε στο διπλάσιο από πλευράς θανατηφόρων ατυχημάτων, δυστυχώς, από το μέσο ευρωπαϊκό όρο.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε εμείς, κύριε Υπουργέ.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ., κ. Στρατάκης, έχει το λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, με όλο το σεβασμό στην καθηγητική σας ιδιότητα, θέλω να τονίσω ότι σήμερα η καθυστέρηση της παρουσίας σας εδώ, αλλά όχι τόσο της δικιάς σας όσο η μη παρουσία της πολιτικής ηγεσίας, του Υπουργού και θα έλεγα όχι μόνο του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. αλλά και των άλλων συναρμόδιων Υπουργών στους οποίους εμείς απευθύναμε της επερώτησης, δείχνει σε πολύ μεγάλο βαθμό ότι η Κυβέρνηση για το μείζον αυτό θέμα της οδικής ασφάλειας δεν δίνει την πρόπουσα προσοχή.

Και το λέω αυτό, κύριε Υφυπουργέ, γιατί διαπιστώνουμε τουλάχιστον –σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουμε στη διάθεσή μας– ότι δεν είστε και ο καθ' ύλην αρμόδιος Υφυπουργός του ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. Καθ' ύλην αρμόδιος είναι ο ίδιος ο κύριος Υπουργός και τουλάχιστον έτσι προκύπτει από τις συνεντεύξεις που ο ίδιος έχει δώσει. Διότι αν είσατε ο καθ' ύλην αρμόδιος Υφυπουργός, θα έλεγα «ναι, καλώς εσείς είστε εδώ».

Όμως, αυτή η ασέβεια ενώπιον του Κοινοβουλίου δείχνει ότι πραγματικά υπάρχει ένα πρόβλημα στην Κυβέρνηση σε σχέση με αυτό το μείζον θέμα.

Βέβαια, εδώ μας είπατε ότι το σκεπτικό της επερώτησής μας είναι άριστο. Αναφερόμαστε πάρα πολύ σωστά σε όλα τα στοιχεία που είναι αληθή και σωστά, αλλά οι ερωτήσεις ενδεχομένως δημιουργούν πρόβλημα και στην προηγούμενη κυβέρνηση.

Ε, όχι, κύριε Υφυπουργέ! Δεν είναι έτσι τα πράγματα! Το ξέρετε πάρα πολύ καλά. Εμείς καταλήγουμε στο σκεπτικό των ερωτήσεων, γιατί δεν θέλουμε μόνο να κάνουμε Αντιπολίτευση για την Αντιπολίτευση. Αντίθετα, θέλουμε μέσα από αυτήν την επερώτηση, μέσα από την παρουσία μας εδώ, να συνδράμουμε την όποια κυβέρνηση έχει πρόθεση να υλοποιήσει ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα.

Μας μιλάτε εδώ για το πρόγραμμα. Ποιο πρόγραμμα, κύριε Υφυπουργέ; Πού είναι κατατεθειμένο; Ποιο Υπουργικό Συμβούλιο το αποφάσισε; Ποια υπουργική απόφαση το έχει υιοθετήσει;

Μας λέτε ότι υπάρχει ένα πρόγραμμα του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου το 2005 που είναι σε εφαρμογή. Μα, εγώ έχω να σας πω, κύριε Υφυπουργέ, ότι το πρόγραμμα που υπάρχει ως πρόγραμμα δράσεως του Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. ήδη από το 2002 για την οδική ασφάλεια είναι πολύ μεγαλύτερο και πολύ πλουσιότερο από αυτά που παρουσιάστηκαν από τον Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. το Μάρτιο του 2006 σε μία συνέντευξή του σε σχέση με την οδική ασφάλεια. Αυτό στην πράξη σημαίνει ότι αν υπήρχε ένα πρόγραμμα καινούριο το 2005, όπως πολύ καλά λέτε, θα συμπεριλαμβάνονταν και κάποια καινούρια στοιχεία. Όμως, εδώ οι προτάσεις σας και οι σκέψεις σας, όπως τουλάχιστον έχουν διανεμηθεί στον Τύπο, είναι υποδεέστερες αυτών που συμπεριλαμβάνονται στο πρόγραμμα δράσης του ΥΠΕΧΩΔΕ του 2002.

Είστε Κυβέρνηση δύομισι χρόνια και, κατ' αρχήν, είστε η Κυβέρνηση που θα έπρεπε να έχει υλοποιήσει πολλά από τα έργα που συμπεριλαμβάνονται σε αυτό το πρόγραμμα. Γιατί είστε στο στάδιο υλοποίησης των έργων του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης. Και πρέπει να σας πω ότι πράγματι υπήρξε ένα σχέδιο 2001-2005 για την οδική ασφάλεια, το οποίο ουσιαστικά βασίζεται στο επιχειρησιακό μέτρο 9.1, που αφορά την οδική ασφάλεια, ηλεκτρονική διαχείριση της κυκλοφορίας και όλα αυτά που ξέρετε.

Είχε συγκεκριμένο σχέδιο. Προέβλεπε επεμβάσεις σε επικίνδυνες θέσεις του οδικού δικτύου, βελτίωση σήμανσης οδών, βελτίωση αντιολισθηρότητας των οδοστρωμάτων, έλεγχο οδικής ασφάλειας, εφαρμογή μέτρων οδικής ασφάλειας σε αστικές περιοχές, οργάνωση φορέων παρακολούθησης και αξιολόγησης, δηλαδή μέτρα που υποτίθεται ότι μέσα σε ένα χρόνο, δηλαδή μέσα σ' αυτόν το χρόνο, θα έπρεπε να έχουν ολοκληρωθεί. Γιατί είναι στο πλαίσιο υλοποίησης του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης. Και όμως βλέπουμε ότι εσείς έρχεστε το Μάρτιο του 2006, δηλαδή την τελευταία χρονιά υλοποίησης του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης σε σχέση με αυτά τα θέματα, να εξαγγείλετε ένα μέρος εργασιών που έχετε αναθέσει σε συγκεκριμένους εργολάβους για ορισμένα μόνο από αυτά τα έργα. Θα μιλήσω στη συνέχεια και γι' αυτά, αλλά θέλω πιο μπροστά να αναφερθώ σε κάποια άλλα θέματα, γιατί θεωρώ ότι είναι πάρα πολύ σημαντικά.

Η οδική ασφάλεια είναι μείζον θέμα. Το αναγνωρίζετε, ευτυχώς, και εσείς. Όμως, το αναγνωρίζετε μόνο στα λόγια. Και βέβαια μπαίνουν στόχοι από την πλευρά της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από τις χώρες που έχουν το μικρότερο αριθμό ατυχημάτων. Είναι χώρες που θα πρέπει να μιμηθούμε σε μεγάλο βαθμό.

Η Σουηδία για παράδειγμα, που θεωρείται η πρώτη χώρα στην αντιμετώπιση αυτών των θεμάτων, έχει στόχο το 2025 να έχει μηδέν νεκρούς. Η Γαλλία στις περασμένες εκλογές το είχε ως το νούμερο «δύο» θέμα στην προεκλογική εκστρατεία όλων των κομμάτων, κυρίως του Σιράκ. Αυτό σημαίνει ότι οι ευρωπαϊκές χώρες, προκειμένου να αντιμετωπίσουν αυτή τη μάστιγα, πραγματικά δίνουν πολύ μεγάλη προσοχή σ' αυτά τα ζητήματα. Αντίθετα η χώρα μας προσπαθεί με τη δική σας θέληση να τα υποβαθμίσει.

Παρατηρούμε δηλαδή ότι η προηγούμενη κυβέρνηση στο πλαίσιο αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης -αν θέλετε- αγωνίας που υπάρχει σε όλη την κοινωνία και σε όλες τις χώρες για το πώς θα μειωθούν οι νεκροί και πώς θα περιορισουμε αυτήν τη μάστιγα, εφάρμοσε αυτά τα σχέδια που και εσείς πολύ καλά επισημάνετε. Αν δεν τα έχετε, μπορούμε να σας τα δώσουμε, κύριε Υπουργέ. Διότι βλέπω ότι αγνοείτε πάρα πολλά από τα σχέδια αυτά. Για παράδειγμα μπορώ να σας καταθέσω το σχέδιο αντιμετώπισης του προβλήματος της οδικής ασφάλειας 2001-2005 που έχει εκπονηθεί και ανακοινωθεί το Σεπτέμβριο του 2001. Πάρα πολλές από αυτές τις δράσεις -γιατί μας μιλήσατε για δράσεις που κάνετε τώρα- έχουν υλοποιηθεί στο πλαίσιο αυτού του προγράμματος και απλώς εσείς καθυστερήσατε να τις εφαρμόσετε, όντας υλοποιημένες.

Μας μιλήσατε πριν από λίγο για την εξέταση των υποψηφίων οδηγών. Είναι ένα θέμα για το οποίο ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι η μηχανοργάνωση και ο τρόπος παρακολούθησης είχε υλοποιηθεί πιλοτικά από την κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και εσείς κάνατε δύομισι χρόνια για να το εφαρμόσετε στις νομαρχίες που έπρεπε να εφαρμοσθεί. Θα έπρεπε σήμερα να είναι σε καθολική εφαρμογή σε όλη την Ελλάδα, σύμφωνα τουλάχιστον με τον αρχικό σχεδιασμό, αφού βρήκατε όλα τα πορίσματα και τα δεδομένα που είχαν προκύψει από την εφαρμογή στις τέσσερις πρώτες νομαρχίες.

Είχε αρχίσει η υλοποίησή του στις υπόλοιπες επτά και έπρεπε σύμφωνα με το σχεδιασμό να επεκταθεί σε όλη την Ελλάδα και όμως αυτό δεν έχει γίνει. Και δεν έχει γίνει γιατί ακριβώς σε όλα τα Υπουργεία -θα έρθω στη συνέχεια σε αυτά- εφαρμόζεται ένα πρόγραμμα αναβολής, ένα πρόγραμμα καθυστέρησης, που στην ουσία οδηγεί σε εξελίξεις εντελώς αρνητικές.

Μας μιλάτε για μείωση των ατυχημάτων. Ναι, είχαμε μείωση των ατυχημάτων από το 1998 έως το 2005 της τάξης του 26%. Αλλά δεν μας λέτε εδώ και δεν σταματάτε στο εξίσου σημαντικό στοιχείο -εμείς τουλάχιστον αυτό το προσέχαμε πάρα πολύ- ότι την εικοσιπενταετία 1980-2005 είχαμε αύξηση κατά 12% των ατυχημάτων. Για πολλούς και διάφορους λόγους αυξήθηκαν τα ατυχήματα: αυξήθηκαν οι αυτοκινητόδρομοι, αυξήθηκαν ένα σωρό άλλα πράγματα. Όμως εδώ οι στόχοι, βλέποντας ότι δεν μπορούμε να μειώσουμε την αύξηση, έπρεπε να είναι πιο επίκαιροι, να ενεργούμε πιο αποτελεσματικά, να ενεργούμε προς

όλες τις κατευθύνσεις, πράγμα που δεν κάνετε.

Και βέβαια, μίλησαν οι συνάδελφοι που εισηγήθηκαν την επερώτηση και για το κόστος και για την Ελλάδα, που είναι από 3.000.000.000 έως 5.000.000.000, και για την Ευρωπαϊκή Ένωση, που υπερβαίνει τα 70.000.000.000. Εν πάση περιπτώσει, τα στατιστικά στοιχεία πρέπει να προβληματίζουν και μας προβληματίζουν όλους -και πιστεύω πολύ εντονότερα την ελληνική κοινωνία-, φαίνεται όμως ότι ο μόνος που δεν προβληματίζεται είναι η Κυβέρνηση. Γιατί θα έπρεπε να δώσει την πρόταση προσοχή στα δεδομένα και τα στοιχεία.

Και χαίρομαι που είναι εδώ ο κ. Σταθάκης, γιατί επί κυβερνήσεων ΠΑ.ΣΟ.Κ. ήταν μέλος της Εθνικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας. Βλέπουμε, όμως, ότι εκείνο που κάνατε για ένα σημαντικό φορέα, που θεωρούσαμε εμείς ότι θα μπορούσε να συνεισφέρει τα μέγιστα, είναι να τον ατονήσατε, να σταματήσετε τη λειτουργία του.

Δηλαδή ενώ οι άλλες χώρες προσπαθούν να βρουν τρόπους, διαδικασίες, και να δημιουργήσουν τέτοιο θεσμικό πλαίσιο που χρειάζεται και φορείς που να μπορούν να παρακολουθήσουν τις εξελίξεις, να μπορούν να δουν γιατί πρέπει να πάρουμε κάποια μέτρα και ποια είναι τα σωστότερα μέτρα που πρέπει να πάρουμε -και αυτό το έκανε σε πολύ μεγάλο βαθμό η Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας- εσείς στην πράξη την καταργήσατε.

Καταργήσατε επίσης τη διυπουργική επιτροπή, για την οποία ήρθατε να μας πείτε ότι οι τάσεις σε παγκόσμιο επίπεδο είναι διαφορετικές απ' αυτές που εμείς υπολογίζαμε. Δεν είναι καθόλου διαφορετικές. Γιατί, κύριε Υπουργέ, το ξέρετε πάρα πολύ καλά και ως ακαδημαϊκός ότι ο συντονισμός ενεργειών και δράσεων είναι αυτός που δημιουργεί το μεγαλύτερο αποτέλεσμα και όχι ο καθένας «κι απάνω του», χωρίς να κάνει τίποτα. Εξάλλου, λέγεται και από παλιά ότι εν τη ενώσει η ισχύς.

Άρα οι δράσεις οι συντονισμένες είναι αυτές που μπορούν να αποδώσουν και όχι η αποδιοργάνωση και ο καθένας να κάνει ό,τι νομίζει κι ό,τι θέλει. Παράδειγμα τρανό αυτό που είδαμε τις τελευταίες μέρες. Υπήρξε η αύξηση των ποινών στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Με ποιο σχεδιασμό; Με βάση ποια στοιχεία; Έτσι θα καταπολεμήσουμε το πρόβλημα;

Ενώ αντίθετα τι παρατηρούμε; Παρατηρούμε το εξής δυσάρεστο: ότι μειώνονται οι αστυνομικοί έλεγχοι. Και αν δει κανείς τα στατιστικά στοιχεία θα παρατηρήσει ότι, για παράδειγμα, ενώ οι παραβάσεις ταχύτητας μέσα σ' ένα χρόνο αυξήθηκαν, οι έλεγχοι μειώθηκαν. Για το αλκοόλ πήγαν από τις σαράντα πέντε χιλιάδες στις σαράντα μία χιλιάδες, ενώ αντίθετα αν κοιτάξετε όλα τα προηγούμενα χρόνια, θα δείτε ότι κάθε χρόνο αυτοί οι έλεγχοι αυξάνονταν.

Γιατί έχει παρατηρηθεί ότι εάν υπάρχει αστυνόμευση, μόνο από την ύπαρξη ουσιαστικής αστυνόμευσης, υπάρχει μια μείωση των ατυχημάτων της τάξης του 10%. Αυτό, με επίσημα στατιστικά στοιχεία όχι της Κυβέρνησης, αλλά του παρατηρητήριου του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, που ξέρετε ότι εκεί έχουν καταγραφεί αρκετά σημαντικά στοιχεία. Και επικαλούμαι αυτά τα στοιχεία, διότι θέλω πραγματικά να είναι αξιοπίστα τα στοιχεία που λέμε.

Εσείς όμως τι κάνατε; Μας το είπατε κι εδώ, ότι βάλατε κάποιες κάμερες, που έπρεπε να τις έχετε βάλει πολύ νωρίτερα. Ουσιαστικά για ποιο λόγο; Για να παρακολουθείτε. Είπατε ενδεικτικά ότι επειδή υπάρχουν οι κάμερες δημιουργείται ο φόβος και γι' αυτό δεν γίνονται ατυχήματα. Το πρόβλημα είναι αυτό; Το πρόβλημα είναι να μπορέσουμε πράγματι μέσα από αυτήν τη διαδικασία να διαχειριστούμε την κυκλοφορία, να στείλουμε το περιπολικό την ώρα που έχει τη μεγάλη κίνηση, για να αποτρέψουμε τα ατυχήματα, να δούμε πότε πραγματικά δεν έχει το σωστό φωτισμό και σε ποιες θέσεις θα πρέπει να είναι τα όργανα τάξης, για να επιβλέπουν, να μη δημιουργούνται παραβάσεις που δημιουργούν τα προβλήματα αυτά και όλα αυτά τα σχετικά.

Όλα αυτά προβλέπονται και είναι καταγεγραμμένα, όμως η Κυβέρνηση τα αγνοεί και κάνει ενέργειες και παρεμβάσεις αποσπασματικές, μόνο και μόνο για επικοινωνιακούς λόγους. Δεν είχατε να πείτε τίποτα για την οδική ασφάλεια, όταν κάναμε την

ερώτηση και βγήκε ο Υπουργός Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. να πει κάποια έργα και κάποιες εργολαβίες, τα οποία έπρεπε να έχουν γίνει. Εσείς τα έχετε ακυρώσει, έχοντας σε αδράνεια για δύο χρόνια με το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Και αυτά που κάνετε. Είναι ελλειμματικά. Και αυτά ακόμα σήμερα δεν υλοποιούνται, όταν έπρεπε να έχουν ολοκληρωθεί.

Από την άλλη δε, προσπαθείτε να δικαιολογήσετε την πλήρη αδράνεια πραγματικά του Υπουργείου Μεταφορών σε αυτόν τον τομέα, που έχει, όπως πολύ καλά κι εσείς επισημάνετε, την άμεση σχέση με τον ανθρώπινο παράγοντα.

Και θα έπρεπε να προχωρήσετε το Πρόγραμμα των Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής, ιδιαίτερα όσον αφορά στο σημείο της πρόληψης που είναι το σημαντικότερο στοιχείο που έπρεπε να προβλέψουμε και να δούμε πώς μπορούμε να ξεπεράσουμε αυτής της μορφής τα προβλήματα στις επόμενες γενιές και τα επόμενα χρόνια, διαμορφώνοντας μια αντίληψη αμυντικής οδήγησης και όχι την αντίληψη που σήμερα είναι κυρίαρχη και είναι η επιθετική οδήγηση.

Θα έπρεπε, λοιπόν, να προχωρήσουμε το Πρόγραμμα των Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής. Από τα εκατόν είκοσι που είχαμε σχεδιάσει να κάνουμε, σας παραδώσαμε ολοκληρωμένα περίπου τα ογδόντα έως εκατό, τα οποία όμως και αυτά δεν τα εγκαταλείψατε, δεν τα προχωράτε, δεν τα αξιοποιείτε.

Δεν κάνετε το μάθημα της οδικής ασφάλειας στα σχολεία, όπως είχε αποφασιστεί και προβλέπεται από τις συγκεκριμένες κοινές υπουργικές αποφάσεις και ασφαλώς, έχετε αφήσει έναν ολόκληρο σχεδιασμό στο περιθώριο, γιατί ακριβώς δεν έχετε πολιτική ή τουλάχιστον δεν θέλετε να υλοποιήσετε στο βαθμό που πρέπει και μπορείτε τις πολιτικές που είχαν εφαρμοστεί με επιτυχία τα προηγούμενα χρόνια.

Ερχόμαστε σ' ένα άλλο σημείο που αφορά επίσης τον άνθρωπο. Έχετε την υποχρέωση μέσα από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης να κάνετε κέντρα εξέτασης και εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών. Τι έχετε κάνει δυόμισι χρόνια τώρα;

Εμείς σας παραδώσαμε πλήρεις τις μελέτες, το σχεδιασμό, το πώς, το γιατί και πού πρέπει να γίνουν και είχαμε κάνει όλες τις διαδικασίες σε σχέση με τις περιφέρειες, δεδομένου ότι πρέπει να γίνει τουλάχιστον ένα σε κάθε περιφέρεια.

Και όμως, εσείς αυτό το πρόγραμμα το έχετε «νεκρώσει» εντελώς. Ουδείς κίνηση, ουδείς απόφαση, ουδείς δημοπρασία! Δεν έχει προχωρήσει ούτε ένα κέντρο, παρά το γεγονός ότι το Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, στο οποίο είχαν ανατεθεί οι μελέτες, είχε ολοκληρώσει το σχεδιασμό και τις μελέτες που έπρεπε να κάνει.

Και μας λέτε ότι δίνετε σημασία και ενδιαφέρον για το μείζον αυτό θέμα της ελληνικής κοινωνίας. Δεν δίνετε το πρέπει ενδιαφέρον, κύριε Υπουργέ! Δεν δίνει η Κυβέρνηση το πρέπει ενδιαφέρον, γιατί είναι συνολική η ευθύνη, έστω και αν εσείς ήλθατε σήμερα εδώ για να υποστείτε ενδεχόμενα τα πυρά που εμείς θα απευθύνουμε.

Και δεν απευθύνουμε πυρά γιατί θέλουμε να κάνουμε Αντιπολίτευση, αλλά απευθύνουμε πυρά στην Κυβέρνηση γιατί εκτιμούμε ότι πράγματι η Κυβέρνηση έχει αδρανήσει σ' αυτό το θέμα, το οποίο είναι μείζον και δεν έχετε όχι μόνο την πολυτέλεια για κάτι τέτοιο, αλλά δεν έχετε και το δικαίωμα μπροστά στις ανθρώπινες ζωές που χάνονται καθημερινά, διότι μας είπατε ότι μειώθηκαν τα ατυχήματα. Δεν μειώθηκαν, αλλά αυξήθηκαν. Πήγαμε στους χίλιους εξακόσιους ενενήντα επτά νεκρούς από τους χίλιους εξακόσιους. Τα τροχαία ατυχήματα μπορεί να περιορίστηκαν από τις δεκαπεντέμισι χιλιάδες στις δεκαπέντε χιλιάδες, αλλά οι νεκροί αυξήθηκαν, όπως αυξήθηκε πολύ έντονα και ο αριθμός των βαρέως τραυματισθέντων.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Είναι χίλιοι τετρακόσιοι εβδομήντα! Δεν το είπα εγώ, αλλά ο κ. Γρηγοράκος!

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Δεν έχει σημασία. Τα ατυχήματα συνολικά μπορεί να μειώθηκαν, αλλά αυτή η μείωση δεν έχει τους ίδιους ρυθμούς σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια. Αν δείτε τα στατιστικά στοιχεία, θα καταλάβετε ότι συνολικά μειώθηκαν. Θα καταλάβετε ότι τον στόχο -του 20% που υπήρχε από τον αρχικό σχεδιασμό- τον πετύχαμε τα δύο πρώτα χρόνια.

Αυτό είναι το πρόβλημά μας; Το πρόβλημά μας είναι αν θα πετύχουμε το στόχο; Δηλαδή, να έχουμε μείωση 20% και να εξακολουθήσουμε να έχουμε στην Ελλάδα χίλιους πεντακόσιους νεκρούς το χρόνο;

Το πρόβλημά μας είναι αν θα μπορέσουμε πραγματικά αυτόν τον στόχο όχι να τον φτάσουμε στους πεντακόσιους νεκρούς που εσείς λέτε, αλλά να τον μηδενίσουμε, όπως κάνουν πραγματικά οι άλλες χώρες που βλέπουν αυτά τα ζητήματα με τη δέουσα προσοχή.

Γι' αυτό εμείς κατηγορούμε την Κυβέρνηση και γι' αυτό επισημαίνουμε ότι η Κυβέρνηση δεν ενεργεί σύμφωνα μ' αυτό που έχει ανάγκη η σύγχρονη κοινωνία, διότι θα παρακολουθήσετε από τα στοιχεία -και εγώ επικαλούμαι τα στοιχεία του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας- ότι ο αριθμός των βαρέως τραυματισθέντων αυξήθηκε και μάλιστα, με επικίνδυνους ρυθμούς. Και αυτοί, αν θέλετε, είναι το μεγαλύτερο πρόβλημα, διότι είναι άνθρωποι που καθίστανται ανίκανοι για εργασία, είναι άνθρωποι που ταλαιπωρούν τις οικογένειές τους, είναι άνθρωποι που δημιουργούν τεράστια προβλήματα και στους εαυτούς τους και συνολικά στην κοινωνία. Κι όμως, εσείς αγνοείτε σ' αυτό το σημείο ότι υπάρχουν ζητήματα τα οποία πρέπει να αντιμετωπίσετε και για τα οποία θα πρέπει να συνεργαστείτε με το Υπουργείο Υγείας για να δείτε πώς αντιμετωπίζουμε μια κατάσταση, μετά από έναν βαρύ τραυματισμό, μετά από ένα τροχαίο ατύχημα.

Και όμως προς αυτήν την κατεύθυνση, έρχεστε να μας πείτε ότι δεν χρειάζεται ο συντονισμός, δεν χρειάζεται η διυπουργική επιτροπή και ότι δεν χρειάζεται τίποτα από όλα αυτά, τα οποία εμείς είχαμε θεωρήσει ως πολύ σημαντικά κατά τα πρότυπα χωρών που έχουν θετικά αποτελέσματα στον τομέα αυτό για να τα λειτουργήσετε και να έχετε αποτελέσματα.

Λυπάμαι, κύριε Υπουργέ, αλλά θέλω να σας τονίσω ότι εάν προχωρήσετε μ' αυτήν την αντίληψη, είναι σίγουρο ότι στις επόμενες χρονιές και τα τροχαία θα αυξάνονται και δυστυχώς -δεν θέλω να γίνονται μάντις κακών- η Ελλάδα θα θρηνεί κάθε μέρα τα παιδιά της, γιατί αυτή η πολιτική θα οδηγήσει σ' αυτό το αποτέλεσμα.

Και μπορεί να επικαλείστε, για παράδειγμα, ότι σε τέσσερα ή έξι χρόνια θα έχετε καταφέρει να έχουμε μια άλλη Ελλάδα που θα έχει λιγότερα προβλήματα, αλλά θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι αυτό δεν μπορείτε να το πετύχετε μ' αυτής της μορφής την αντιμετώπιση. Και δεν μπορείτε να το πετύχετε, γιατί αποδεικνύεται ότι ενώ θα έπρεπε να έχετε το σχεδιασμό, όπως εμείς τον είχαμε -τον καταθέτω στα Πρακτικά- για να υλοποιείται στην πράξη, εσείς δεν έχετε κανένα σχεδιασμό.

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

Αντίθετα, μας παραπέμπετε στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο για να βρούμε τον μελετητή και να μας παραδώσει το σχεδιασμό, πάνω στον οποίο, υποτίθεται ότι η Κυβέρνηση έπρεπε να «σκύβει» κάθε μέρα για να δει πώς μπορεί να τον υλοποιήσει.

Μα, έτσι κύριε Υπουργέ, θα προχωρήσουμε σε υλοποίηση ενός προγράμματος που έχει να κάνει με ανθρώπινες ζωές και μ' ένα πολύ σημαντικό πρόβλημα της ελληνικής κοινωνίας, με μία μάστιγα, θα έλεγα;

Και να δυο κουβέντες ακόμη σε σχέση με τα έργα. Είπατε για τα επικίνδυνα σημεία των οδικών αξόνων της χώρας μας. Εγώ θα σας πω ένα παράδειγμα που το έχουμε συζητήσει πολλές φορές μαζί εδώ στην Αίθουσα του Κοινοβουλίου, μέσα από τη διαδικασία των ερωτήσεων. Υπάρχει ένα σημείο, που σας έχω επισημάνει, στον οδικό άξονα Ηράκλειο-Μεσαρά, στο 7ο χιλιόμετρο του οποίου έχουν γίνει το τελευταίο δίμηνο πέντε θανατηφόρα τροχαία. Σας έχουμε πει ότι σ' αυτό το έργο που παραδόθηκε επί των ημερών σας ή, εν πάση περιπτώσει, λίγο πριν, πρέπει να ολοκληρωθούν τα παράπλευρα έργα, που στην ουσία δεν είναι τίποτα. Είναι το να μπουν κάποιες μπάρες και τίποτα περισσότερο, για να μην πέφτουν οι άνθρωποι στο γκρεμό, και δεν βάζετε ούτε αυτές τις μπάρες που είναι μηδενικού κόστους. Αντίθετα, μειώσατε όλα τα κονδύλια που αναφέρονται

στις Δ.Ε.Κ.Ε. και αφορούν τη συντήρηση του εθνικού οδικού δικτύου. Και λέω για το εθνικό δίκτυο γιατί θα μπορούσα να μιλήσω για πάρα πολλές άλλες περιπτώσεις. Παραδίδετε έργα τα οποία είναι σε πάρα πολλές περιπτώσεις, στους κόμβους κυρίως, έργα θανατηφόρα. Δημιουργούνται τεράστια προβλήματα στους κόμβους και το ξέρετε πάρα πολύ καλά. Και ενώ θα έπρεπε να έχετε μία πολιτική και τώρα που ολοκληρώνεται το εθνικό δίκτυο να έχετε αντιμετωπίσει το θέμα των μελετών των κόμβων και να είναι ενιαία η αντιμετώπιση, δεν έχετε κάνει καμία κίνηση πάνω σ' αυτό, με αποτέλεσμα σ' αυτά τα επικίνδυνα σημεία να δημιουργούνται τεράστια προβλήματα.

Θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να σας πω ότι αν συνεχίσετε με αυτόν το ρυθμό, πραγματικά και οι ρυθμοί που είχαμε τα προηγούμενα χρόνια θα αλλάξουν, αλλά κυρίως δεν θα έχουμε βάλει ένα λιθαράκι σ' αυτό που λέμε πρόγραμμα αντιμετώπισης ενός τεράστιου προβλήματος, όπως είναι αυτό της οδικής ασφάλειας.

Ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε.

Ο συνάδελφος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνος Τασούλας έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, συνηθίζεται να λέγεται ότι υπάρχουν ορισμένα ζητήματα τα οποία καλό θα είναι το πολιτικό σύστημα στο σύνολό του να τα αντιμετωπίζει μακριά από τις κομματικές συμπεριφορές. Και επειδή αυτές τις μέρες έχει αναδειχθεί ζήτημα εξωτερικής πολιτικής, θεωρείται ότι το κατ' εξοχήν ζήτημα που πρέπει να χειρίζεται το πολιτικό σύστημα μακριά της κομματικής θεώρησης είναι η εξωτερική πολιτική.

Θα τολμήσω την «ερόσυλη» αλλαγή προτεραιότητας για το ποια θέματα θα πρέπει να αντικρίζονται μακριά της κομματικής αντιμετώπισης και θα έβαζα ακόμη και πάνω από την εξωτερική πολιτική -η οποία έχει στοιχεία ιδεολογικά και το πώς βλέπει κανείς την Ιστορία- το θέμα το οποίο συζητάμε σήμερα, ως προς την ανάγκη και το αδιαμφισβήτητο του ότι δεν έχει κανένας πολιτικό ή κομματικό χαρακτήρα.

Το θέμα της οδικής ασφάλειας είναι το κατ' εξοχήν, το πιο κραυγαλέο θέμα στο οποίο δεν χωρά καμία κομματική ιδιότητα και καμία κομματική αντιμετώπιση. Παρά ταύτα είδαμε σήμερα ότι το ΠΑ.ΣΟ.Κ. αντιμετωπίζει και αυτό το θέμα μέσα από κομματικά κριτήρια. Το συνδέει με τις επόμενες εκλογές, το συνδέει με τις προηγούμενες εκλογές και πρακτικά υπονομεύει το διάλογο που υποτίθεται ότι δια της επερωτήσεως θέλησε να ξεκινήσει ή να εντείνει, με το να περιέχει υπερβολικές και προφανώς αβάσιμες εκφράσεις μηδενισμού οποιασδήποτε πρωτοβουλίας. Είναι χαρακτηριστικό ότι και το κείμενο της επερωτήσεως και τα λεχθέντα από τους επερωτώντες χρησιμοποιούν αυτές τις μηδενιστικές φράσεις: «ανυπαρξία πολιτικής», «ανυπαρξία έργου», «υποβάθμιση της οδικής ασφάλειας από την παρούσα Κυβέρνηση», λες και είναι στο χέρι οποιασδήποτε κυβέρνησης να αγνοήσει αυτήν την καταβόθρα μέσα στην οποία χάνονται ζωές. Πρακτικά, μόνοι σας, με τον κομματικό τρόπο που το αντιμετωπίσατε, αποδεικνύετε ότι εσείς το υποβαθμίζετε, εσείς κρίνετε πως μπορεί να ενταχθεί μέσα στα συνήθη θέματα. Ε, όχι, κύριοι συνάδελφοι! Δεν είναι καθόλου συνήθες θέματα. Είναι θέματα που έχει να κάνει ακόμη και με την επιβίωση του ελληνικού λαού και φυσικά είναι ένα θέμα το οποίο δεν μπορεί εύκολα κανείς να το αντιμετωπίσει λέγοντας ότι πράγματι το 2006, τους πρώτους τέσσερις μήνες, είχαμε μείωση θανάτων κατά 8,7% και μείωση παθόντων κατά 6,7%.

Αλλά αυτήν τη λογική, εάν την πει κανείς σε αυτούς που δεν είναι μέσα στη μείωση -και κανείς δεν ξέρει, αν είναι μέσα στη μείωση- θα σε αντιμετωπίσουν τουλάχιστον, ως εκστομιζόντα μακάβρια πράγματα και συνεπώς, παρά το ό,τι είναι γεγονός αυτό, εγώ θα παραλείψω να το επιμερίσω στα κέρδη και στις βελτιώσεις. Θα πω, όμως, ότι εδώ πρόκειται για μια διαρκή πάλη, η οποία δεν περριχαράσσεται σε κυβερνητικές ή κομματικές τετραετίες, αλλά είναι ένας εθνικός συναγερμός, ένας ελληνικός συναγερμός που πρέπει να κηρυχθεί, για να αντιμε-

τωπίσει αυτό το πρόβλημα. Συνεπώς αν κάποιος υποβάθμισε σήμερα το θέμα, δεν είναι η Κυβέρνηση, η οποία παρουσίασε τις δράσεις της, αλλά η Αντιπολίτευση, η οποία και αυτό το έβαλε μέσα σε χρονικά περιθώρια εκλογών και το είδε μέσα από κομματικά κάτοπτρα.

Η Κυβέρνηση παρουσίασε τις δράσεις που έχει αναλάβει για να αναχαιτίσει αυτήν τη μάστιγα στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων, στο Υπουργείο Μεταφορών και στο Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως. Και είναι διακριτές οι ευθύνες αυτών των Υπουργείων, διότι πράγματι το Υπουργείο Δημοσίων Έργων έχει να κάνει με την κατασκευή και λειτουργία των δρόμων, πράγματι το Υπουργείο Μεταφορών έχει να κάνει με τους οδηγούς και τα οχήματα και πράγματι το Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως έχει να κάνει με την αστυνόμευση της τηρήσεως των κανόνων οδικής κυκλοφορίας.

Παλαιότερα, λίγο μετά τον πόλεμο, το Υπουργείο Δημοσίων Έργων ήταν ενιαίο με το Υπουργείο Συγκοινωνιών και υπήρχε αυτή η κοινή αντιμετώπιση, αλλά τότε τα προβλήματα ήταν σε σπαργανώδη μορφή, σε σχέση με σήμερα και κρίθηκε ότι πρέπει να υπάρχουν αυτοτελή Υπουργεία.

Η Κυβέρνηση έχει ξεκινήσει ένα πρόγραμμα, το οποίο έχει προϋπολογισμό περίπου διπλάσιο από τον προϋπολογισμό που είχατε εσείς κατακτήσει. Είναι ένα πρόγραμμα για την οδική ασφάλεια και για τη βελτίωση των συνθηκών σε επιλεγμένες καρμινιόλες του Εθνικού Οδικού Δικτύου, το οποίο κυρίως προβλέπει άμεσα να κατασκευαστούν μέτρα και άμεσα να αποδοθούν.

Η Εθνική Οδός Αντιρρίου - Ιωαννίνων, το πέταλο του Μαλιακού, η Εθνική Οδός Πατρών - Κορίνθου και Πατρών - Πύργου - Ολυμπίας, η Εθνική Οδός Θεσσαλονίκης - Στρυμόνα και ο βόρειος Οδικός Άξονας της Κρήτης, δεν επελέγησαν με βάση το μέγεθός τους, αλλά επελέγησαν με βάση τη συχνότητα, την επαναληπτικότητα των ατυχημάτων και στα σημεία εκείνα που επισημάνθηκε αυτή η θλιβερή επαναληπτικότητα πραγματοποιούνται μέτρα αμέσως αποδόσεως. Το ίδιο γίνεται και σε δεκάδες άλλα σημεία, τα οποία έχουν αυτό το δυσμενές χαρακτηριστικό και το γεγονός επίσης ότι κατασκευάζονται έργα σημαντικών οδικών αξόνων, με τη νεκραναστημένη -μετά από τέσσερα πέντε χρόνια, λήξεως εφαρμογής αυτής της μεθοδολογίας της παραχώρησης, σημαίνει ότι θα προικοδοτηθεί στη χώρα ένα δίκτυο οδικών αξόνων, που κύριο στοιχείο δεν θα έχει την ποιότητα της ασφάλτου, ή την αισθητική, αλλά την οδική ασφάλεια.

Και για να καταλάβει κανείς, πόσο στερούμεθα οδικού δικτύου που είναι κατασκευασμένο με βάση τις πραγματικές, δύσκολες αξιώσεις της οδικής ασφάλειας, θα σας πω, ότι από τα δέκα χιλιάδες χιλιόμετρα Εθνικού Οδικού Δικτύου -χαρακτηρισμένου εθνικού και εδώ ο Υπουργός Δημοσίων Έργων, θα μου έλεγε και αυτά τα δέκα χιλιάδες χιλιόμετρα, ο Θεός να τα κάνει εθνικό, αλλά αυτή είναι η επίσημη ονομασία τους- μόνο τα επτακόσια χιλιόμετρα θεωρείται ότι καλύπτουν τις πλήρεις προδιαγραφές οδικής ασφάλειας.

Όταν, λοιπόν, υπάρχει αυτή η κληρονομιά, είναι περιττό, για να μην πω στιδήποτε άλλο, να καταλογίζει κανείς στη σημερινή Κυβέρνηση, ότι αγνοεί τον τομέα αυτό και τον έχει υποβαθμίσει. Όχι μόνο δεν τον αγνοεί, αλλά γι' αυτό το λόγο έχει διατεθεί ένα ιλιγγιώδες πρόγραμμα 14.000.000.000 ευρώ κατασκευής οδικών αξόνων, από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων.

Γι' αυτόν το λόγο αναμορφώνεται ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, γι' αυτόν το λόγο λαμβάνονται μέτρα από το Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως και γι' αυτόν το λόγο, όπως με πληροφορεί ο πάντα ενήμερος, ψύχραιμος και αντικειμενικός γνώστης των θεμάτων της οδικής ασφάλειας, ο συνάδελφος κ. Σταθάκης, το μάθημα κυκλοφοριακής αγωγής και οδικής ασφάλειας διδάσκεται ήδη σε εκατόν εβδομήντα ένα δημοτικά σχολεία εδώ, στην Αθήνα, και πρόκειται να επεκταθεί σε όλες τις πόλεις.

Το θέμα της οδικής ασφάλειας δεν είναι μόνο θέμα εθνικής οδού, αλλά δυστυχώς είναι και θέμα μεγαλουπόλεων, όπου εκεί είναι η μεγαλύτερη εκατόμβη και είναι και θέμα ενημέρωσης. Θα καταλάβετε τι σημαίνει ενημέρωση αν σας πω ότι το 22% αυτών που σκοτώθηκαν σε τροχαία ατυχήματα με το αυτοκίνη-

τό τους θα ζούσε αν φορούσε ζώνη και το 84% αυτών που σκοτώθηκαν με μοτοσικλέτες θα ζούσε αν φορούσε κράνος. Εδώ καταλαβαίνετε ότι δεν είναι μόνο ο δρόμος ή τα φώτα ή ο τροχονόμος, αλλά είναι και η δική μας συμπεριφορά.

Γι' αυτόν το λόγο, όπως αποφάσισε πρόσφατα το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα ξεκινήσει μία ευρύτατη ενημερωτική εκστρατεία σε όλες τις χώρες και στη χώρα μας που θα την παρακολουθήσει το Υπουργείο Μεταφορών για την καταπολέμηση της παράλογης οδικής συμπεριφοράς.

Τελικά η παράλογη και επικίνδυνη οδική συμπεριφορά δεν επιφέρει πρόστιμα. Το μεγαλύτερο πρόστιμο δεν είναι οι αυξήσεις που αναφέρατε, κύριε Στρατάκη, λόγω του νέου Κ.Ο.Κ. ή λόγω των άλλων μέτρων. Το μεγαλύτερο πρόστιμο είναι η απώλεια της ζωής και δυστυχώς είναι ανέκκλητο πρόστιμο.

Σ' αυτήν την εκατόμβη νομίζω πως η σημερινή Κυβέρνηση έχει δώσει επιτυχείς εξετάσεις αντιμετώπισής της. Δεν αρκούν όμως ούτε καν οι επιτυχείς εξετάσεις και προσπαθούμε ακόμη περισσότερο με όλο το πλέγμα των δραστηριοτήτων και όλο το πλέγμα των συντονισμών που υπάρχει να μειώσουμε αυτήν τη σύγχρονη μάστιγα η οποία στερεί από τη χώρα κάθε χρόνο χιλιάδες συμπολίτες μας και αναδεικνύει ένα ζήτημα που άπτεται όχι μόνο ενός ή δύο Υπουργείων, αλλά άπτεται και της επιβίωσής μας ως λαού.

Συνεπώς και μέτρα λαμβάνονται και έχει βελτιωθεί η κατάσταση και δεν παριστάνουμε ότι μας αρκεί αυτό. Για όλους αυτούς τους λόγους νομίζω ότι η Κυβέρνηση κάνει το χρέος της σ' αυτόν τον τομέα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Τασούλα.

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Λεβέντης.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, το τελευταίο διάστημα απέκτησα μία μακάβρια συνήθεια. Πορευόμενος στους ελληνικούς δρόμους έχω παρατηρήσει αυτά τα μικρά παρεκκλήσια, αυτά τα μικρά κιβώτια που είναι στις πλευρές των δρόμων αφιερωμένα σ' αυτούς που έχουν αφήσει εκεί την τελευταία τους πνοή.

Πηγαίνοντας από την Τρίπολη στη Σπάρτη μέτρησα οδηγώντας –προφανώς δεν είναι ακριβής ο αριθμός, είναι πολύ περισσότερα– εκατόν τέσσερα τέτοια κιβώτια. Μερικά μάλιστα απ' αυτά είναι και ολόκληρα παρεκκλήσια.

Έρχομαι πιο κοντά, στη δική μας περιοχή. Ο δρόμος Τρίπολη-Σπάρτη είναι εξήντα χιλιόμετρα. Ο δρόμος Μέγαρο-Αλεποχώρι δεν είναι ούτε είκοσι πέντε χιλιόμετρα και μέτρησα πενήντα τέσσερα παρεκκλήσια, κύριε Υπουργέ, και αναρωτιέμαι τι γίνεται εδώ.

Ερχόμενος στο δικό μου χωριό, στα Βίλια της Αττικής, μετρώ σε μία απόσταση από τα Βίλια προς το Γερμενό, μία απόσταση ούτε δύο χιλιομέτρων, δεκαοκτώ παρεκκλήσια, κύριε Υπουργέ. Είναι ανατριχιαστικά νούμερα. Μάλιστα σας λέω ότι τα Βίλια είναι ένα χωριό, δεν έχει τόσο μεγάλη κίνηση, δεν έχει «βαριά» κυκλοφορία.

Φαίνεται ότι γι' αυτό το γεγονός ο άνθρωπος παράγοντας είναι η κύρια αιτία. Ασφαλώς υπάρχουν και άλλες αιτίες. Ασφαλώς δεν θα παραβλέψει κανείς το οδόστρωμα, το φωτισμό κ.λπ..

Δεύτερον, λέμε ότι οι στατιστικές έχουν βελτιωθεί και το παραδέχομαι. Είχαμε δύο χιλιάδες εκατόν δύο χιλιάδες διακόσιους νεκρούς κάθε χρόνο και τώρα έχουμε χίλιους πεντακόσιους - χίλιους εξακόσιους. Γεγονός είναι ότι έχουν βελτιωθεί οι συνθήκες πια αντιμετώπισης των τραυματιών και αυτό είναι η πρώτη κύρια αιτία που έχει βελτιώσει τις στατιστικές.

Ξέρουμε όλοι πάρα πολύ καλά ότι το 50% των τραυματιών μπορεί να σωθεί –γενικά σε παγκόσμια κλίμακα το λένε αυτό οι στατιστικές– εάν παρέμβουμε μέσα στο πρώτο ημίωρο. Έχει βελτιωθεί, λοιπόν, η παρέμβασή μας, αλλά έχουμε πολύ περισσότερα περιθώρια να παρέμβουμε.

Από εκεί και πέρα όμως, τα νούμερα δεν είναι ακριβή, κύριε Υπουργέ. Δεν είναι καθόλου ακριβή, γιατί μετράμε αυτούς που

πέθαναν επί τόπου. Τι γίνονται όμως οι άλλοι τραυματίες; Ποιος τους μετρά αυτούς; Είναι το λιγότερο άλλοι τόσοι αυτοί που πεθαίνουν στα νοσοκομεία, στις μονάδες εντατικής θεραπείας και αλλού ή ακόμη και στο σπίτι τους. Το χειρότερο είναι ότι οι κύριοι τροφοδότες των μονάδων εντατικής θεραπείας είναι οι τραυματίες από τα τροχαία ατυχήματα.

Έχω αυτό το θλιβερό προνόμιο να έχω ζήσει ως γιατρός νευροχειρουργός άπειρα δράματα ανθρώπων που χάθηκαν, κυρίως νέων ανθρώπων. Δεν μας φτάνουν τα κρεβάτια των μονάδων εντατικής θεραπείας και θέλουμε και άλλα και άλλα. Τι γίνεται όμως; Θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, αυτό να το προσέξετε, αν και το έχουμε πει και άλλες φορές και νομίζω ότι είναι γνωστό.

Οι μονάδες εντατικής θεραπείας δεν είναι πανάκεια. Δεν σημαίνει ότι όποιος μπήκε εκεί σώζεται. Και, δυστυχώς, έχουν γίνει τα μεγαλύτερα εκκολαπτήρια μικροβίων και χάνονται σήμερα –και τονίζεται απ' όλες τις πλευρές– ιδιαίτερα στη χώρα μας, όπου γίνεται κατάχρηση όλων των φαρμάκων και των αντιβιοτικών περιλαμβανομένων, πάρα πολλοί και μέσα στις μονάδες, αλλά και όταν πηγαίνουν στα τμήματα, όπου μεταφέρουν τα μικρόβια και άλλοι άσχετοι ασθενείς που έχουν μια απλή πάθηση και μπορεί να τροφοδοτηθούν με αυτά τα μικρόβια. Έτσι χάνουμε δυστυχώς πάρα πολλούς ανθρώπους, πολύ περισσότερους.

Επομένως το νούμερο, αν καθίσουμε και το υπολογίσουμε, είναι τεράστιο. Κανένας δεν μπορεί με ακρίβεια να το υπολογίσει, γιατί δεν κάνουμε και σωστές στατιστικές και δεν είναι και εύκολο να κάνουμε στατιστικές. Αυτά, λοιπόν, νομίζω ότι είναι θέματα που πρέπει να μας απασχολήσουν.

Λέμε, λοιπόν: Ποιος είναι ο κύριος αίτιος αυτής της ανθρωποθυσίας, της ανθρωποφαγίας; Το πρώτο και κύριο είναι η ανθρωπινή συμπεριφορά και θα μου επιτρέψετε σ' αυτό να επιμείνω, παρά το ότι είναι και οι άλλοι παράγοντες. Και κάποια στιγμή που κάποιος εισαγγελέας είχε την τρελή ιδέα να πει ότι κατάσχεται το αυτοκίνητο αυτού που οδηγεί μεθυσμένος, που οδηγεί με υπερβολική ταχύτητα ελαττώθηκαν σχεδόν στο 1/3 οι προσερχόμενοι από τροχαία ατυχήματα τουλάχιστον στο νοσοκομείο που εγώ εργαζόμουν, στο Κρατικό Αθηνών, αλλά –και κατά τις πληροφορίες που είχα– και σε όλα τα άλλα νοσοκομεία του Λεκανοπεδίου.

Δεν είμαι υπέρ της καταστολής. Ελέγχθη και από τον κ. Γρηγοράκο, ο οποίος παρουσίασε μια σειρά από εξαιρετικά ενδιαφέροντα στοιχεία, ότι θέλει τον αστυνομικό να είναι φίλος. Ασφαλώς. Εγώ θέλω όμως και τον οδηγό να είναι φίλος και βέβαια ο οδηγός δεν μπορεί να χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο σαν φονικό όργανο.

Αυτή τη στιγμή είναι εφιαλτική η κατάσταση στους ελληνικούς δρόμους. Χθες ερχόμουν από την Αττική Οδό. Το λιγότερο δέκα μοτοσικλετιστές –οι οκτώ χωρίς κράνος– με προσπερσαν με μια ταχύτητα που θα πρέπει να ξεπερνούσε και τα διακόσια χιλιόμετρα και άλλα παρόμοια.

Αυτοί έτσι θα αφεθούν να κινούνται; Γιατί δεν είναι μόνο ότι κινδυνεύουν αυτοί. Συνήθως είναι νέα παιδιά που δεν έχουν σκεφθεί τον κίνδυνο. Αλλά δεν είναι μόνο νέοι, είναι και μεγαλύτεροι. Έτσι θα αφεθούν να κυκλοφορούν; Φοβάμαι ότι κάποια στιγμή στην Αττική Οδό, όπου αναπτύσσονται αυτές οι ιλιγγιώδεις ταχύτητες, θα θρηνήσουμε μεγάλο αριθμό θυμάτων.

Εκτός απ' αυτό, πρέπει να δούμε και μια σειρά άλλα θέματα που βέβαια αναφέρθηκαν εδώ όπως το κράνος, η ζώνη. Και ασφαλώς σε αυτό –το έχω αναφέρει και άλλη φορά– είχαμε κάνει παλαιότερα μελέτη στον «Ευαγγελισμό» και διαπιστώσαμε πως από τριάντα νεκρούς από μηχανάκια, οι είκοσι εννέα δεν φορούσαν κράνος. Ένας μόνο απ' αυτούς που χάθηκαν φορούσε κράνος. Δυστυχώς, είναι το λιγότερο. Νομίζω ότι εσείς αναφέρατε πως σε ποσοστό 82% θα ελαττώνονταν τα θύματα από τροχαία με μηχανάκια, εάν φορούσαν κράνος.

Από εκεί και πέρα, είναι και η κόπωση με την οποία οδηγούν αυτοί οι άνθρωποι, ιδιαίτερα οι επαγγελματίες οδηγοί. Δεν μπορεί να οδηγεί δεκαοκτώ και είκοσι και είκοσι δύο ώρες ένας άνθρωπος. Είναι και ο ύπνος που μπορεί να πιάσει τον οποιον-

δήποτε από μας. Και νομίζω ότι όλοι μας έχουμε νιώσει κάποια στιγμή αυτήν την εφιαλτική κατάσταση, να μην ελέγχουμε ακριβώς πού βρισκόμαστε και τι γίνεται. Αυτό πρέπει να το δούμε και να το τονίσουμε.

Από την άλλη είναι και η κυκλοφοριακή αγωγή που πρέπει όλοι να αποκτήσουμε και τα παιδιά μας μέσα από το σπίτι και στο σχολείο. Ύστερα τα Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας που σε τόσα και τόσα αναλώνονται, θα πρέπει με παραστατικό τρόπο να παρουσιάσουν τους κινδύνους όχι για να τρομοκρατήσουμε τους πολίτες, αλλά για να τους κάνουμε να συνειδητοποιήσουν τα προβλήματα που υπάρχουν. Και υπάρχουν μύριοι τρόποι να γίνει αυτό. Υπάρχουν άνθρωποι που μπορεί με εξαιρετικά στοιχεία και με παραστατικές εικόνες να παρουσιάσουν και να πείσουν.

Θα πρέπει να δούμε βέβαια και το οδικό δίκτυο. Είπατε, κύριε Υπουργέ, εσείς ότι το οδικό δίκτυο είναι καθοριστικό. Και ασφαλώς είναι. Όπου έχουμε καλούς δρόμους ελαττώνονται πάρα πολύ τα ατυχήματα. Αλλά πόσο θα πρέπει να ξεδεύουμε γι' αυτό το ρημάδι το οδικό δίκτυο; Όλα εκεί θα πρέπει να τα ρίξουμε; Μήπως θα πρέπει να σκεφθούμε ότι δεν μπορούμε συνεχώς να βασίζουμε τα πάντα στο αυτοκίνητο; Αυτή η αυτοκρατορία και η απόλυτη κυριαρχία του αυτοκινήτου, μήπως είναι υπερβολική; Έχουμε αφήσει τα μέσα μαζικής μεταφοράς, έχουμε εγκαταλείψει το τρένο, έχουμε ξεχάσει τα ποδαρικά μας, τα οποία επίσης μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε.

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

Θα ήθελα λίγο την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε.

Ελέχθη και από άλλους ομιλητές εδώ ότι τα περισσότερα θύματα είναι μέσα στις πόλεις, στον οικιστικό ιστό των πόλεων. Τετρακόσιοι πενήντα άνθρωποι, αν δεν κάνω λάθος, χάνονται κάθε μέρα μέσα στον ευρύτερο χώρο της Πρωτεύουσας. Λοιπόν, είναι μεγάλα αυτά τα νούμερα. Αναφέρθηκαν εδώ διάφοροι δρόμοι, όπως το πέταλο του Μαλιακού – αυτό το σημείο που τόσοι και τόσοι έχουν χαθεί – τα Τέμπη, το Ρίο-Αντίρριο, το κομμάτι Κόρινθος-Πάτρα και τόσοι άλλοι.

Θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να επαναλάβω αυτό που το έχετε ακούσει κι άλλες φορές εδώ να σας αναπτύσω. Υπάρχει ένας μικρός δρόμος, η περίφημη λεωφόρος NATO που είναι μια φουσαρμόνικα. Σ' ένα διάστημα πεντακοσίων μέτρων υπάρχει διαχωριστική νησίδα και δύο λωρίδες κυκλοφορίας. Ξαφνικά εξαφανίζεται η διαχωριστική νησίδα, στενεύει ο δρόμος και γίνεται αμφίδρομος χωρίς κανένα προστατευτικό στοιχείο. Από τη μια και από την άλλη πλευρά υπάρχουν ρέματα, υπάρχουν κράσπεδα, υπάρχουν κολώνες κ.λπ.. Φωτισμός δεν υπάρχει. Αυτό, λοιπόν, το σκηνικό συνεχίζεται και ο δρόμος κάνει σαν φουσαρμόνικα σ' όλη του τη διαδρομή όπου υπάρχει βαρύτατη κυκλοφορία. Κυκλοφορούν τεράστια οχήματα και μαζί τους τα επιβατικά.

Λοιπόν, γιατί δεν μπορούμε αυτό το πρόβλημα να το λύσουμε; Το έχουμε επί δεκαετίες. Από εκεί μέσα, κύριε Υπουργέ, φεύγουν θησαυροί ολόκληροι. Τρισεκατομμύρια κάθε χρόνο παίρνει ο δημόσιος κορβανάς από εκεί. Δεν πρέπει να το φροντίσουμε αυτό;

Το ίδιο θα έλεγα και για την παλιά εθνική οδό Ελευσίνας-Θήβας όπου, επίσης, βλέπετε μια σειρά από νταλίκες. Μπορεί να είναι και δέκα νταλίκες στη σειρά, η μια κολλημένη πίσω από την άλλη. Και αυτό το θέμα, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να εξετασθεί. Όταν υπάρχουν δρόμοι που δεν έχουν δυνατότητες μεγάλων ταχυτήτων και δεν δίνουν τη δυνατότητα να ξεφύγουν κάποια αυτοκίνητα, δεν μπορεί να μπαίνουν οι νταλίκες στην ουρά. Θα μου πείτε ότι και αυτοί οι άνθρωποι κάνουν τη δουλειά τους. Εγώ δεν λέω, αλλά δεν μπορεί να συνεχίσουμε μ' αυτόν τον τρόπο.

Είναι πάρα πολλά αυτά που θα μπορούσε να πει κανένας για την παραβίαση των σημάτων κ.λπ., αλλά θα ήθελα να επιμείνω λιγάκι με τα μηχανάκια στα πεζοδρόμια, κύριε Υπουργέ.

Για μένα είναι απαράδεκτη, εγκληματική συμπεριφορά να κυκλοφορούν με όλη τους την άνεση τα μηχανάκια στα πεζοδρόμια. Κι αν τολμήσετε να πείτε κάτι, κινδυνεύετε όχι μόνο να σας βρίσουν αλλά να σας ξυλοκοπήσουν κιόλας. Αυτού του

είδους η συμπεριφορά νομίζω ότι όχι απλώς πρέπει να καταδικάζεται αλλά θα πρέπει να προστατεύονται οι πολίτες. Είναι μανάδες με μικρά παιδιά, είναι ηλικιωμένοι άνθρωποι, αλλά και οποιοσδήποτε πολίτης ο οποίος περπατάει στο πεζοδρόμιο ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Κύριε συνάδελφε, παρακαλώ. Θα ήθελα να ολοκληρώσετε.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Αυτά τα πεζοδρόμια, τα όποια πεζοδρόμια έχουμε κι όπως τα έχουμε φορτώσει με τόσα άλλα, όπως περίπτερα, μπόγους, μπάζα κ.λπ., θα πρέπει να προστατεύονται. Τουλάχιστον τα μηχανάκια ας μην κυκλοφορούν εκεί επάνω.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε συνάδελφε.

Ο κ. Τσιόκας έχει το λόγο.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακολούθησα με εξαιρετικό ενδιαφέρον όλες τις τοποθετήσεις των συναδέλφων και του κυρίου Υπουργού. Θα πρέπει να συνειδητοποιήσουμε όμως ότι αυτή η συζήτηση που κάνουμε, δεν είναι μια απλή κουβέντα κοινοβουλευτικού ελέγχου.

Συζητάμε για τη μεγαλύτερη εθνική μάστιγα της χώρας. Τέτοια θυσία δεν γίνεται για κανένα άλλο θέμα. Σας είπα ότι τα στατιστικά – τα οποία ελέγχονται για την αξιοπιστία τους – λένε ότι έχουμε πέντε νεκρούς κάθε μέρα από τροχαία. Και μιλάμε για τους νεκρούς που επί τόπου καταγράφονται, όπως είπε ο κύριος συνάδελφος πριν. Αυτοί που πάνε στο νοσοκομείο και χάνονται στη συνέχεια, δεν καταγράφονται σε καμία στατιστική.

Αναδείχθηκαν πάρα πολλές πτυχές του προβλήματος, είτε αφορά την πρόληψη είτε την καταστολή είτε αφορά τη διακίνηση μετά το γεγονός είτε αφορά την παιδεία είτε την υγεία. Αυτές είναι πτυχές. Η Ευρώπη σ' όλα αυτά τα θέματα, έχει δώσει την απάντηση φθάνοντας το κοντέρ στο μηδέν. Αυτός είναι ο στόχος των προηγμένων ευρωπαϊκών χωρών, δηλαδή μηδέν τοις εκατό τροχαία. Και εδώ εμείς στην Ελλάδα τι συζητάμε; Συζητάμε πώς θα κατορθώσουμε να μη χάνεται ένα χωριό το χρόνο από θανάτους. Αυτό συζητάμε, να μη χάνονται πάνω από 4.000.000.000 ευρώ σε οικονομικές επιπτώσεις.

Και για όλα αυτά, όποια διάσταση και να αναδείξει κανείς, θα καταλήξει σε ένα συμπέρασμα. Με ποιες δομές καλούμαστε να αντιμετωπίσουμε αυτό το πρόβλημα;

Η Κυβέρνηση σήμερα, παρ' ότι στην αρχή κρύφτηκε, έκανε όλα αυτά τα «κρυφτούλια», έστειλε έναν εκπρόσωπό της, έναν Υπουργό, ο οποίος είναι καθηγητής, δουλεύει στο Μετσόβιο Πολυτεχνείο και θεωρητικά κατέχει το αντικείμενο αλλά δεν έχει την αρμοδιότητα. Η Κυβέρνηση, λοιπόν, δεν μπορεί να συνειδητοποιήσει ότι αυτή την ώρα το μείζον θέμα είναι ο συντονισμός; Μέσα από αυτά που είπαν οι συνάδελφοι, εμπλέκονται πάνω από επτά Υπουργεία γι' αυτό το θέμα, ναι ή όχι; Εμπλέκονται επτά Υπουργεία.

Παρέλαβε, λοιπόν, η Κυβέρνηση μία διϋπουργική επιτροπή. Να μας απαντήσει τώρα ο Υπουργός: Στα δύομισι χρόνια που κυβερνάει η Κυβέρνηση συνεδρίασε μία φορά αυτή η διϋπουργική επιτροπή; Όχι για να πάρει μέτρα, αλλά για να καταλήξει στις γενικές γραμμές. Δεν συνεδρίασε ούτε μία φορά. Φέρτε μου ένα πρακτικό που να δείχνει ότι συνεδρίασε, ότι ενδιαφέρθηκε γι' αυτό που ενδιαφέρει την ελληνική οικογένεια.

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

Ξέρετε ότι υπάρχει Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας. Ο εκλεκτός συνάδελφος απέναντί μου, που έχει ιδιαίτερη ευαισθησία και διαχρονικά ασχολείται, ο κ. Σταθάκης, είναι πρόεδρος. Να μας πει η Κυβέρνηση: Συνεδρίασε αυτή η Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας; Είναι συγκροτημένη δύομισι χρόνια αυτή η Επιτροπή για να μας βγάλει πορίσματα, να μας πει τα σχέδια.

Επικαλέστηκε ο κύριος Υπουργός το γεγονός ότι υπάρχει «μελέτη νούμερο δύο» του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου. Εγκρίθηκε από την Κυβέρνηση; Συντονίζεται; Με ποιον οικονομικό προϋπολογισμό; Και αν δεν έχει λεφτά η Κυβέρνηση, θα τις υποδείξω εγώ. Από τα πρόστιμα που βάζει, να βγάλει ένα ποσοστό και να το επενδύσει εκεί. Και όχι να μας λέει πόσες εργολαβίες θα αναθέσει η Κυβέρνηση για να φτιάξει τους δρό-

μους. Είναι υποχρέωσή της να τους κάνει.

Συγγνώμη, κύριε Πρόεδρε, για τον τόνο και το καταλαβαίνω. Όμως, να καταλάβετε και να καταλάβουμε όλοι μας ότι το πρόβλημα αυτό δεν είναι κομματικό πρόβλημα, είναι εθνική μάλιστα.

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

Πάμε παρακάτω. Μας είπε ότι το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο κατέθεσε πενταετές πρόγραμμα. Ωραία, να μας πει τους ποσοτικούς και ποιοτικούς στόχους του νέου πενταετούς προγράμματος. Η προηγούμενη κυβέρνηση αποφάσισε να ρίξει το βάρος στην αστυνόμευση και έφερε αυτά τα θεαματικά αποτελέσματα –με 23% μείωση, με 33% στα τροχαία κ.λπ.- και όρισε το συντονισμό στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης.

Ας μας πει η Κυβέρνηση –από το Μάρτη το ρωτάμε- ποιος συντονίζει αυτήν την ιστορία. Δεν ξέρει η Κυβέρνηση; Τρεις λανθάνουσες Επιτροπές Εθνικής Οδικής Ασφάλειας υπάρχουν. Εγώ ξέρω ότι υπάρχει μία Εθνική Ομάδα Μπάσκετ, μία Εθνική Ομάδα Βόλεϊ. Εδώ έχουμε τρεις Επιτροπές Εθνικής Ασφάλειας; Άλλο το Υγείας, άλλο το Μεταφορών, άλλο το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., άλλο το Παιδείας; Μα, τι είμαστε; «Μπανανία» είμαστε;

Ήρθαμε εδώ να συμβάλουμε και σας καταθέσαμε έξι προτάσεις-θέσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Ελάτε να συζητήσουμε, να λειτουργήσει η Επιτροπή της Βουλής.

Πρέπει επιτέλους να απαντήσουμε στην ελληνική οικογένεια. Δεν αντέχει άλλα Τέμπη, δεν αντέχει άλλο Μαλιακό. Σήμερα είναι ο κ. Καραμανλής στη Φθιώτιδα. Τι να τους πει; Θα απαντήσει για τα δέκα μέτρα που ανακοίνωσε και δεν εφαρμόστηκαν ούτε ένα; Πότε θα ξαναμιλήσει γι' αυτό; Όταν ξαναγίνει νέο ατύχημα, αν άλλες οικογένειες θρηνήσουν; Αυτό είναι το πολιτικό μας πρόβλημα; Εντυπωσιασμός;

Γι' αυτό υπήρχε η αγανάκτησή μας, όταν δεν είδαμε ούτε τον κ. Σουφλιά ούτε τον κ. Λιάπη ούτε τον κ. Πολύδωρα –σας τους κοινοποιώ- ούτε τον Υπουργό Υγείας ούτε την Υπουργό Παιδείας. Πού είναι αυτοί οι Υπουργοί; Δεν τους ενδιαφέρει;

ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ: Στα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κύριε Βερελή, το καταλαβαίνω. Ας παραλάβαιναν την πλούσια εμπειρία, να χτίσουν ένα λιθαράκι παραπάνω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Το σχόλιό σας δεν το κατάλαβα. Δηλαδή, έπρεπε να παρίσταται εδώ το μισό Υπουργικό Συμβούλιο για να απαντήσει στην επερώτηση, η οποία βέβαια είναι άκρως ενδιαφέρουσα και πράγματι ενδιαφέρει όλη την ελληνική κοινωνία;

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Έτσι μπράβο. Τώρα το διορθώσατε, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Όχι, δεν το διορθώσατε, αλλά δεν πιστεύω ότι θα πρέπει στις επερωτήσεις να παρίσταται το μισό Υπουργικό Συμβούλιο, ακόμα και όταν υπάρχει πράγματι ένα τόσο τεράστιο θέμα.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Η γαλλική κυβέρνηση, ο Σιράκ –δεξιά κυβέρνηση είναι- το έχει ως δεύτερη προτεραιότητα στο κυβερνητικό πρόγραμμα το θέμα οδικής ασφάλειας. Δεν θέλω να μπω σε αυτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Εντάξει, θα τα πει ο Υπουργός τώρα.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε συνάδελφε.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Και εγώ ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ο Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων κ. Ξανθόπουλος έχει το λόγο.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα ήθελα και εγώ να χειροκροτήσω όσα είπε ο κ. Λεβέντης. Συμφωνώ πρακτικώς και με την ευαισθησία του και με τη σαφήνεια με την οποία τα είπε, αλλά και με μερικά απ' αυτά τα οποία είπε ο κύριος συνάδελφος προηγούμενος, ο κ. Τσιόκας.

Θα ήθελα, όμως, να πω ότι η αλήθεια δεν κρύβεται. Πράγματι έχετε δίκιο. Μάλιστα είναι η οδική ασφάλεια στην Ελλάδα.

Πράγματι ο τελικός στόχος δεν είναι να μειώσουμε κατά χίλιους τους νεκρούς σε τέσσερα χρόνια. Στόχος είναι να φθάσουμε σε μηδενικά ποσοστά θανατηφόρων οδικών ατυχημάτων.

Αλλά επιτέλους, ας αναγνωρίσουμε ότι το έργο το οποίο εσείς ξεκίνησατε, εμείς το πολλαπλασιάζουμε τώρα με απτά αποτελέσματα. Επειδή τα νούμερα είναι δυστυχώς δυσάρεστα, θα πω κάτι που είχα αποφύγει να πω στην πρωτολογία μου. Στο πρόγραμμα οδικής ασφάλειας, στο μέτρο 9-1, είχατε βάλει 53.000.000 ευρώ. Πόσα είχαν απορροφηθεί το Μάρτιο του 2004; Μηδέν. Να τα πούμε και αυτά. Έλεος δηλαδή! Συνεπώς τώρα υλοποιείται το πρόγραμμα. Πόσα θα απορροφηθούν μέχρι τέλους του 2008; Διπλάσια σχεδόν, 90.000.000 ευρώ. Αυτά είναι τα έργα, τα οποία είναι αδιαμφισβήτητα.

Δώσατε μεγάλη έμφαση στο συντονισμό. Μιλήσατε και περί «μπανανίας». Πράγματι είναι λιγυρό να σκέπτεται κανείς ότι η χώρα μας είναι ακόμα πολύ πίσω. Αλλά σας λέω, επειδή τυχαίνει η ταπεινότητά μου να έχει ασχοληθεί λίγο με θέματα διοίκησης και σε επιστημονικό επίπεδο, ότι στις προηγμένες χώρες γίνεται ένα πρόγραμμα και από εκεί και πέρα, ο κάθε φορέας αναλαμβάνει να το υλοποιήσει κατά γράμμα. Δεν συντονίζεται το πρόγραμμα και αλλάζει στην πορεία με διυπουργικές επιτροπές. Αυτές πράγματι είναι πρακτικές «μπανανίας», που ευτυχώς δεν εφαρμόζει η παρούσα Κυβέρνηση. Υπάρχουν φορείς, υπάρχει η κυβερνητική πολιτική.

Σας ενημερώνω ότι το Πρόγραμμα της Οδικής Ασφάλειας έχει απασχολήσει δύο φορές την κυβερνητική επιτροπή σε επίπεδο ακόμη υψηλότερο της επιτροπής που είχατε εσείς συστήσει και η μελέτη του πολυτεχνείου έχει παραληφθεί επίσημα και εφαρμόζεται από τον ίδιο φορέα που παρέλαβε και τη δική σας. Δεν υπάρχει τίποτα κρυφό και μυστικό στη μέση.

Για την επόμενη δε πενταετία παραλάβαμε ένα πρόγραμμα με έξι συγκεκριμένες δράσεις –θα μπορούσα να σας τις πω και μία-μία, αν μου το επέτρεπε ο χρόνος, ίσως το πω στο τέλος- οι οποίες συμπληρώνουν και βελτιώνουν θεματικά, αλλά βάζουν και νέα στοιχεία στο δικό σας πρώτο πενταετές. Υπάρχει συνέχεια στο θέμα. Δεν διεκδικεί κανένας την παρθενογένεση, αλλά μη λέμε πράγματα τα οποία πραγματικά θίγουν προσπάθειες που γίνονται εντατικά από όλους τους Υπουργούς της παρούσας Κυβέρνησης.

Και θα σας πω και κάτι άλλο, το οποίο για μένα –αυτά τα σκέφτομαι σαν απλός άνθρωπος- έχει μεγάλη σημασία. Σε κάθε φορέα έχει σημασία πόσες ώρες ο επικεφαλής του, ο αρμόδιος Υπουργός, ασχολείται με ένα θέμα. Σας λέω, λοιπόν, ότι ο κ. Σουφλιάς, τον οποίον κατηγορήσατε προηγουμένως, έχει χάσει πάνω από εκατό ώρες για την οδική ασφάλεια, έχει προεδρεύσει ο ίδιος σε οκτώ συσκέψεις, μόνος του με τους παράγοντες. Ποιος άλλος Υπουργός το έχει κάνει αυτό; Πείτε μου έναν τα προηγούμενα είκοσι χρόνια. Κανείς.

Έχει δώσει μόνος του τη λύση ακόμα και στους έξι άξονες προτεραιότητας που σας προανέφερα. Επίσης, έχει δώσει ο ίδιος τη λύση σε επί μέρους θέματα τα οποία είναι, αν θέλετε, ειδικά, αλλά κρίσιμα για την άμεση υλοποίηση του προγράμματος. Αυτή είναι η αλήθεια. Άπειρες ώρες χάνονται –και ευτυχώς- άπειρα ξενύχτια γίνονται για την οδική ασφάλεια στους επί μέρους τομείς. Ασφαλώς το ίδιο θα κάνουν και οι άλλοι Υπουργοί. Δεν έχω την εικόνα, γιατί δυστυχώς δεν παρακολουθώ από κοντά τις δράσεις όλων, καθώς δεν έχω και τον καιρό.

Συνεπώς, για να είμαστε σαφείς και αντικειμενικοί, απαντώντας κωδικοποιημένα στα σημεία που θίξατε, σας λέω, πρώτον, ότι πολιτική υπάρχει. Διπλασιάζεται η δική σας πολιτική και υπάρχει νέο πενταετές πρόγραμμα ξεκάθαρο, το οποίο δεν είναι μόνο τριάντα σελίδες, είναι, αν θέλετε, ένας ολόκληρος φάκελος ογκώδης, ο οποίος εφαρμόζεται από τους επί μέρους τομείς, από έξι Υπουργεία συγκεκριμένα. Τέσσερα είχατε στο πρώτο πρόγραμμα και ορθώς είχατε επισημάνει ότι πρέπει να μπουν και άλλα δύο μέσα, το Υπουργείο Υγείας και το πρώην Υπουργείο Εσωτερικών. Μπήκαν και αυτά τα δύο Υπουργεία μέσα και εντατικά ασχολούνται με το θέμα της οδικής ασφάλειας.

Το δεύτερο στοιχείο είναι η προτεραιότητα που δίδεται από αυτήν την Κυβέρνηση και φαίνεται από τις πιστώσεις που διατί-

θενται. Μπορεί να λέει κανείς ωραία λόγια, αλλά, όταν σας λέω ότι 14.000.000.000 ευρώ κατατίθενται από το υστέρημα του ελληνικού λαού για να τριπλασιαστεί το ασφαλές δίκτυο των αυτοκινητοδρόμων και όχι μόνο, τότε τι άλλο να πει κανείς; Πότε άλλοτε έγινε τέτοιο πρόγραμμα στην Ελλάδα; Ποτέ. Κατά τη δεκαετία 1993-2003 το πρόγραμμα συνολικά των έργων υποδομής ήταν 10.000.000.000 ευρώ. Έγινε 14.000.000.000 ευρώ σε δύομισι χρόνια. Αυτή είναι η εικόνα. Άρα γίνεται εντατική προσπάθεια, με δύσκολα οικονομικά, για να χρηματοδοτηθούν προγράμματα μεγάλης σημασίας και ουσιαστικής έρευνας για την οδική ασφάλεια και όχι μόνο για την κατασκευή πολυτίμων αυτοκινητοδρόμων.

Βεβαίως θα συμφωνήσω με τον κ. Λεβέντη και σε κάτι άλλο. Ίσως το παρακάνουμε κιόλας σε ό,τι αφορά τις δαπάνες. Πρέπει να μας προβληματίσει αυτό. Σε δρόμους με σχετικά χαμηλή κυκλοφορία παραλάβαμε τα σχετικά κυκλοφοριακά στοιχεία και τις χαράξεις...

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Εγώ δεν είπα να μην κάνουμε δαπάνες. Είπα να μη βασιζόμαστε μόνο στο αυτοκίνητο.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλ - λοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Όχι, εννοώ ότι ίσως το παρακάνουμε σε ό,τι αφορά τις δαπάνες έργων υποδομής για ασφαλείς αυτοκινητοδρόμους.

Παρά ταύτα, επειδή νομίζω ότι εσείς, κύριε Τσιόκα, και κάποια άλλη συνάδελφος επισημάνετε προηγουμένως ότι τα αυτοκίνητα στην Ελλάδα είναι συγκριτικά λίγα και ότι μπορεί να διπλασιαστούν, πράγματι με την προοπτική αυτή κάνουμε πολυτελής δρόμους. Παραδείγματος χάριν, πέραν του αυτοκινητοδρόμου Κόρινθος-Πάτρα, έχουμε το νέο αυτοκινητόδρομο Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα. Είναι ωραίος αυτοκινητόδρομος. Θα μπορούσε να γίνει στενότερος. Όμως, οι προδιαγραφές του είναι ενός σύγχρονου αυτοκινητοδρόμου, ο οποίος πρακτικώς με τις έξι λωρίδες κυκλοφορίας που έχει φαίνεται τώρα πολυτελής, αλλά ίσως να μην είναι σε πέντε με δέκα χρόνια. Δηλαδή γίνονται «σπατάλες», για να καλύψουμε και το μέλλον, το οποίο προβλέπεται ότι θα είναι πράγματι από πλευράς κυκλοφορίας πολύ μεγαλύτερο.

Επίσης υπάρχει κάτι άλλο, το οποίο έχει μεγάλη σημασία και στο οποίο και εγώ θεωρώ ότι δεν δόθηκε η απαραίτητη προσοχή. Διαχρονικά, κατά τα τελευταία πενήντα χρόνια υπάρχει η επιβολή, πέραν της πρόληψης, και αυστηρών ποινών στις κραυγαλέες και «εγκληματικές», και για τους ίδιους τους παραβάτες, παραβάσεις. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία. Έτσι είναι. Εγώ, επειδή έχω και κάποια ηλικία και επί σχεδόν σαράντα χρόνια έχω βρεθεί με νέους ανθρώπους, έχω τη δυστυχική εμπειρία να παραστώ και σε κηδείες φοιτητών μου από αυτοκινητιστικά δυστυχήματα, διότι ακόμη και αυτά τα παιδιά που έχουν υψηλή μόρφωση δεν έβαλαν κάποτε τη ζώνη ή το κράνος.

Αρα υπάρχει τεράστιο έλλειμμα σχολικής αγωγής και εδώ είμαι μαζί σας. Χρειάζεται τεράστια προσπάθεια, ώστε η νέα γενιά να αποβάλει αυτό το «κακής ποιότητας μάγκικο» του «εγώ κυκλοφορώ έτσι και δεν με νοιάζει». Διότι δεν είναι μόνο η ζωή ενός νέου ανθρώπου, η οποία είναι πολύτιμη για όλους, αλλά είναι και οι συνέπειες στην οικογένειά του και σε όλο τον κοινωνικό περίγυρο. Εκεί, πράγματι, και εγώ το παρατηρώ ως απλός πολίτης, δεν υπάρχει η αντίστοιχη με τις ανάγκες αυτής της σειράς των τυποποιημένων, αν θέλετε, πλέον και συνειδητών παραβάσεων σε όλο τον ελληνικό χώρο αντίστοιχη αστυνόμευση. Πράγματι, εκεί θα έπρεπε, ίσως, να ήμασταν προσεκτικότεροι και αυστηρότεροι.

Έχει δίκιο επίσης, ο κ. Λεβέντης που λέει ότι όταν, κάποτε, κάποιος -ίσως εν τη υπερβολή- εισαγγελέας είπε πως «τα αυτοκίνητα κατασχόνται», μαζεύτηκε το πράγμα. Δεν είμαι υπέρ αυτών των σκληρών μέτρων, κύριε Λεβέντη, ούτε και εσείς ασφαλώς, αλλά βλέπετε ότι σε μια ακραία περίπτωση αυτοαφανισμού, που είναι πράγματι μια εθνική μάστιγα -όπως είπε προηγουμένως ο κ. Τσιόγκας- πρέπει να προσέχουμε και να είμαστε αυστηρότεροι απ' ό,τι συνηθίζεται σε μια ευρωπαϊκή χώρα. Μήπως οι συνήθειες της Γαλλίας και της Γερμανίας είναι για εμάς αναποτελεσματικές; Πρέπει να είμαστε λίγο σκληρότεροι, σε μια πρώτη φάση.

Κλείνοντας, θα πω το εξής: Με τις τριάντα πέντε παρεμβάσεις, που κάνουμε σε αυτούς τους επιλεγμένους οδικούς άξονες, ειδικώς για την οδική ασφάλεια και με τους μεγάλους αυτοκινητοδρόμους και νέους εθνικούς δρόμους, θα έχουμε πράγματι ένα καλύτερο μέλλον. Δεν υπάρχει αμφιβολία. Αυτό, όμως, δεν φτάνει. Απαιτούνται πολλά άλλα μέτρα. Χρειάζεται πράγματι μια ευρύτερη διάθεση υλοποίησης με το στόχο που θέσατε σε πρώτη προτεραιότητα αλλά και σε εθνικό επίπεδο και όχι σε κάποιο σημείο της ατζέντας. Θα μεταφέρω στους καθ' ύλην αρμόδιους Υπουργούς την αγωνία όλων μας και τη δική σας και τη δική μου για το μέλλον αυτής της εκατόμβης στον ελληνικό χώρο και θα παρακαλέσω οι μεγάλες σήμερα πιστώσεις που δίνονται και οι προσπάθειες που γίνονται να ενταθούν περισσότερο, ώστε και εσείς να είστε ευχαριστημένοι ως Αντιπολίτευση -έστω και αν δεν μας το λέτε καθαρά πολλές φορές- αλλά και εμείς, ως Κυβέρνηση, ότι κάναμε το μέγιστο δυνατόν για να προλάβουμε τα χειρότερα, που είναι πράγματι όχι η αύξηση ατυχημάτων -αυτά θα μειώνονται- αλλά η απόδειξη της επιπολαιότητας ενός λαού που του αξίζει καλύτερη τύχη.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Τραγάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδριάσή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της Αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέμα: «30 Χρόνια από το Σύνταγμα του 1975» καθώς και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων είκοσι οκτώ μαθητές και μαθήτριες και δύο συνοδοί δάσκαλοι από το 19ο Δημοτικό Σχολείο Λαμίας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Ανάπτυξης «Παραγωγή Ηλεκτρικής Ενέργειας από Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (Α.Π.Ε.) και Συμπαραγωγή Ηλεκτρισμού και Θερμότητας Υψηλής Απόδοσης (Σ.Η.Θ.Υ.Α.) και λοιπές διατάξεις».

Επίσης, οι Υπουργοί Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Οικονομίας και Οικονομικών, Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και Τουριστικής Ανάπτυξης, κατέθεσαν σχέδιο νόμου: «Οργάνωση και λειτουργία της δευτεροβάθμιας επαγγελματικής εκπαίδευσης και άλλες διατάξεις».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Ο κ. Στρατάκης έχει το λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Ξανθόπουλε, είναι παρήγορο, που δηλώνετε ότι είστε μαζί μας. Εγώ χαίρομαι και πραγματικά περιποιεί τιμή σ' έναν ακαδημαϊκό δάσκαλο, να είναι μαζί με τις απόψεις που ακούγονται στο ελληνικό Κοινοβούλιο, που έχουν να κάνουν με αυτήν τη διαμόρφωση μιας άλλης συνείδησης, όπως συνηθώς λέγεται, σε σχέση με την οδική ασφάλεια. Φοβάμαι, όμως -και αυτό είναι η παρατήρησή μου- ότι η Κυβέρνηση δεν είναι μαζί μας και σαν μέλος της Κυβέρνησης θα πρέπει όχι μόνον να μεταφέρετε στους Υπουργούς, αυτά που είπατε ότι θα μεταφέρετε, αλλά να δώσετε την πρέπουσα έμφαση στις παραλείψεις που υπάρχουν μέχρι και στις ατέλειες και ελλείψεις που παρατηρούνται καθημερινά.

Πράγματι, η σχολική αγωγή είναι κυρίαρχο, όμως η Κυβέρνηση και το Υπουργείο Παιδείας είναι απύσχα και απών ο Υπουργός από τα προγράμματα, που πρέπει να γίνουν στα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής, από τα προγράμματα που πρέπει να γίνουν στα σχολεία και τα μαθήματα που πρέπει να γίνουν.

Ο Υπουργός Μεταφορών δεν ενδιαφέρθηκε καν να δει αν υπάρχουν, αν λειτουργούν τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής, στα οποία πρέπει να πάνε τα μικρά παιδιά για να διαμορφώσουν την αντίληψη σε σχέση με την οδική ασφάλεια.

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

Λυπάμαι που θα το πω, αλλά τα περισσότερα απ' αυτά τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής εκεί τουλάχιστον όπου οι δήμοι δεν δίνουν την πρόβλεψη, είναι σε κατάσταση πλήρους αδράνειας, δεν αξιοποιούνται, χορταρίζουν σε πάρα πολλές περιπτώσεις και αυτό είναι ένα μείον για τη σημερινή Κυβέρνηση, που δεν έχει φροντίσει να αξιοποιήσει αυτής της μορφής την υποδομή που θεωρούμε ότι είναι η σημαντικότερη υποδομή -ή θεωρείται τουλάχιστον- η οποία θα μπορούσε πράγματι να συνεισφέρει αποτελεσματικά σ' αυτό που και εσείς λέτε ότι είναι σημαντικό και που πρέπει να γίνει: Η διαμόρφωση δηλαδή της συνείδησης που πρέπει να υπάρχει από τις μικρές ηλικίες μέχρι να μεγαλώσουν για να περάσουμε από την επιθετική στην αμυντική οδήγηση. Κάτι τέτοιο δεν γίνεται. Και δεν γίνεται σε συγκεκριμένες περιπτώσεις, ζητήματα, θέματα και έργα, που είχαν προχωρήσει και σε αποφάσεις που είχαν ξεκινήσει να υλοποιούνται, από τη σημερινή Κυβέρνηση. Οι ευθύνες, λοιπόν, είναι τεράστιες.

Δεν είναι η πρόθεσή μας, το είπα και στην πρωτομιλία μου να κάνουμε αντιπολίτευση για την αντιπολίτευση. Ήρθαμε και καταθέσαμε αυτήν την επερώτηση, επειδή ακριβώς, δύομισι χρόνια μετά, θέλουμε να ευαισθητοποιήσουμε την Κυβέρνηση γιατί δεν είναι μείζον ζήτημα, κύριε Υπουργέ, αυτό που μας λέτε ότι διαθέσατε περισσότερα κονδύλια από την προηγούμενη δεκαετία. Αυτό συνέβη στα χαρτιά όμως και δεν το είπατε, και βέβαια πάντα στα πλαίσια υλοποίησης του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης. Γιατί όλα αυτά τα κονδύλια που αναφέρετε είναι διατεθειμένα στα χαρτιά. Στην πράξη δεν έχει γίνει ακόμα τίποτα.

Μας εξαγγείλατε το Μάρτιο αυτά τα αυξημένα κονδύλια, αλλά έργα δεν έχουν γίνει δύομισι χρόνια τώρα, ενώ θα έπρεπε κάποια έργα, που είχαν ολοκληρωθεί την προηγούμενη περίοδο, να ολοκληρωθούν στο σύνολό τους. Σας ανέφερα συγκεκριμένο παράδειγμα για τις προστατευτικές μπάρες, που δεν έχουν μπει, ενώ θα έπρεπε να έχουν μπει εδώ και δύομισι με τρία χρόνια. Εντούτοις δεν έχει γίνει τίποτα. Τα έργα όχι μόνο δεν υλοποιούνται, αλλά έχουν σταματήσει παντελώς. Αν θέλετε, μπορώ να σας πω δεκάδες παραδείγματα ολοκληρωμένων σχεδόν έργων και επειδή υπολείπονται κάποια ελάχιστα εκατομμύρια ευρώ για να ολοκληρωθούν και να παραδοθούν, είναι ημιτελή, παραδίδονται και αξιοποιούνται με τρόπο, που δεν είναι ο απόλυτα σωστός, με αποτέλεσμα βέβαια να παρατηρείται και αυτή η σωρεία ατυχημάτων σε πάρα πολλές τέτοιες περιπτώσεις.

Είναι, λοιπόν, ένα μείζον ζήτημα. Και νομίζω ότι και αν πραγματικά, ειλικρινά -που το δέχομαι ότι το λέτε ειλικρινά- λέτε ότι είστε μαζί μας θα πρέπει να μεταφέρετε αυτήν την αγωνία στους Υπουργούς, που δεν είναι αγωνία αντιπολιτευτικής πρόθεσης και διάθεσης. Είναι αγωνία γι' αυτό που είπατε και εσείς με την εκatóμβη, με τη μάστιγα, με όλες αυτές τις ωραίες εκφράσεις που όλοι μας χρησιμοποιούμε. Όμως, δεν θίγουμε το πρόβλημα και δεν εμβαθύνουμε στο πρόβλημα και δεν αξιοποιούμε ό,τι υπάρχει σήμερα.

Προσπαθείτε να δικαιολογήσετε την απουσία αυτής της κυβερνητικής πολιτικής λέγοντας ότι ενδεχομένως οι διυπουργικές επιτροπές, το νέο σύστημα σε παγκόσμιο επίπεδο, δεν διαμορφώνει τους καλύτερους όρους. Λάθος είστε, κύριε Υπουργέ. Διότι εμείς λέμε ότι πρέπει να συλλειτουργούν και να συντονίζονται αυτά τα όργανα.

Επιπρόσθετα μου να σας διανέσω ένα μικρό απόσπασμα από το έγγραφο της σουηδικής εθνικής διαχείρισης οδών, που αναφέρεται στο μηδενικό όραμα ότι, δηλαδή, στο 2025 πρέπει να έχουμε μηδέν νεκρούς: «Το σοβαρότερο πρόβλημα με το σύστημα οδικής ασφάλειας είναι ότι το αποτέλεσμα έστω και μιας λανθασμένης απόφασης μπορεί να είναι ζήτημα ζωής και θανάτου για πολλούς ανθρώπους».

Αυτό τι σημαίνει με δυο απλές κουβέντες, κύριε Υπουργέ; Σημαίνει ότι όλες αυτές οι εξελίξεις, που διαμορφώνονται μετά από τα μέτρα που παίρνονται πρέπει από κάποιο φορέα ειδικό να παρακολουθούνται, να εξέρουμε πόσο απέδωσαν, τι απέδωσαν. Ενδεχομένως να χρειαστεί να τροποποιηθούν και οι αποφάσεις, διότι εδώ ακούμε πάρα πολλά πράγματα, τα οποία είναι

μεν σωστά, αλλά που δεν βασίζονται σε πλήρη τεκμηριωμένα στοιχεία. Θα πρέπει οι όποιες αποφάσεις κάθε φορά να βασίζονται σε τεκμηριωμένα στοιχεία. Γιατί μπορείς να πάρεις μια αρχική απόφαση -και εκείνο έχει μεγάλη σημασία- που να βασίζεται σε κάποια δεδομένα, αλλά μετά από ένα-ενάμιση χρόνο τα δεδομένα αυτά να έχουν διαφοροποιηθεί και η απόφασή σου να πρέπει να πάει προς άλλη κατεύθυνση για να έχει αποτέλεσμα. Για να μην παρατηρούνται αυτά που και ο κ. Λεβέντης τόνισε, δηλαδή τα παρεκκλήσια στους εθνικούς δρόμους.

Αρα, λοιπόν, υπάρχει ζήτημα συντονισμού ουσιαστικά της Κυβέρνησης. Υπάρχει ζήτημα που έχει να κάνει με το πώς παρακολουθούμε ουσιαστικά τις όποιες παρεμβάσεις και τα μέτρα στο πρόγραμμα της οδικής ασφάλειας. Εμείς έχουμε αποκομίσει την αίσθηση και από τις ερωτήσεις και από τις απαντήσεις που δίνονται, ότι δεν γίνεται τίποτα από τη σημερινή Κυβέρνηση. Διακατέχει και εμάς και τον ελληνικό λαό, που θρηνεί θύματα σε καθημερινή βάση, μια αγωνία για το τι μέλλει γενέσθαι. Γιατί, ναι μεν μπορεί από μια κεκτημένη ταχύτητα να υπάρχει μείωση των ατυχημάτων, αλλά δεν είναι η λύση του προβλήματος η μείωση των ατυχημάτων μόνο. Όταν μάλιστα θα πρέπει κάποια στιγμή να βάλουμε και εμείς ως όραμα το μηδενικό στόχο, που δεν τον έχουμε αυτήν τη στιγμή και δεν τον έχουμε εξαιτίας των παραλείψεων της Κυβέρνησης.

Εμείς θέλουμε να σας τονίσουμε ότι δεν είναι δουλειά οι οκτώ συσκευές του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για τα θέματα της οδικής ασφάλειας. Γιατί και εγώ είχα την τιμή να διατελέσω για ενάμιση χρόνο Υφυπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών με αρμοδιότητα στα ζητήματα οδικής ασφάλειας ή τουλάχιστον σε μερικά απ' αυτά και μπορώ να σας πω ότι οι συσκευές αυτές ήταν σε εβδομαδιαία βάση. Μπορέσαμε να λύσουμε στο σύνολό του το πρόβλημα; Όχι.

Αγώνας χρειάζεται, ο οποίος πρέπει να είναι καθημερινός, να μην έχει να κάνει με την επιβολή μεγάλων προστίμων και ποινών, διότι πάρα κάτω από αυτό το έγγραφο που σας διάβασα, αναφέρεται: «Ωστόσο τα σύγχρονα προηγμένα συστήματα αλληλεπίδρασης ανθρώπου-μηχανής χαρακτηρίζονται από εγγενή ανοχή του ανθρώπινου λάθους». Που σημαίνει, δηλαδή, ότι όλα αυτά τα ζητήματα θα πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψιν και κάθε φορά οι παρεμβάσεις και οι ενέργειές μας να είναι προς την κατεύθυνση εκείνη, που πράγματι μπορεί να δώσουν το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα.

Φοβάμαι ότι με τον τρόπο λειτουργίας της Κυβέρνησης δεν θα φθάσουμε στο καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα. Και μπορεί σήμερα μεν δύομισι χρόνια μετά από την ανάληψη της εξουσίας να έχετε μια πορεία, που να τείνει προς την κατεύθυνση της μείωσης των ατυχημάτων, αλλά αν δεν δοθεί η πρόβλεψη, αν δεν λειτουργήσουν ξανά νέα προγράμματα, που θα συνεγείρουν την κοινή γνώμη, που θα δημιουργήσουν προϋποθέσεις, όχι μόνο το μικρό παιδί μετά το σχολείο να πηγαίνει στην οικογένεια και να λείει στους γονείς του ότι πρέπει να φοράνε τη ζώνη κ.λπ., αλλά να διαμορφωθεί ένα τέτοιο κλίμα διαφορετικό από αυτό που είναι σήμερα, θα εξακολουθήσουμε να θρηνούμε θύματα. Και ακόμα αν μειώνονται τα θύματα, πάλι θα είναι πολλά, κύριε Υπουργέ. Όταν κάθε μέρα και κάθε χρόνο θάβουμε μια ολόκληρη κωμόπολη στην Ελλάδα -γιατί αυτό σημαίνει στην πράξη χίλιοι πεντακόσιοι νεκροί- καταλαβαίνουμε όλοι ότι το πρόβλημα είναι μείζον. Και δεν έχουμε την πολυτέλεια να ολιγορούμε περισσότερο προς αυτήν την κατεύθυνση.

Γι' αυτό εμείς ξανά σας λέμε ότι δεν αρκεί να γράφουμε στα χαρτιά κονδύλια. Πρέπει να γίνουν συγκεκριμένες παρεμβάσεις, οι οποίες δεν έχουν γίνει. Αυξήσατε το νούμερο, αλλά δεν το πραγματοποιήσατε, όπως είχατε υποχρέωση τα προηγούμενα χρόνια, μια και είναι ένα πρόγραμμα του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, ένα μέτρο δράσης. Επίσης βγάλατε και όλες τις πιστώσεις από τις Δ.Ε.Κ.Ε., που αφορούν τις συντηρήσεις οδών. Και αυτό είναι ένα μεγάλο θέμα, που το θίγουμε, αλλά μιλάμε σε ώτα μη ακουόντων. Δεν υπάρχουν κονδύλια για να μπουν οι προστατευτικές μπάρες και να γίνουν κάποια έργα μικρής έκτασης μεν, αλλά καθοριστικής παρέμβασης σε σχέση με το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα. Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο βλέπουμε δυστυχήματα ιδιαίτερα σε αυτούς τους δρόμους που

λέτε, να αυξάνονται αντί να μειώνονται.

Παραδώσατε ένα δρόμο κυκλοφορίας Ηράκλειο-Βιάνος, που στον κόμβο των Αρχανών έχουν γίνει τρία τροχαία θανατηφόρα, μέσα στους τρεις μήνες που τον παραδώσατε, ενώ έχει τελειώσει εδώ και τρία χρόνια. Δεν δόθηκε η δέουσα προσοχή στον κόμβο αυτόν, ώστε να μην υπάρχουν αυτά τα ατυχήματα.

Κύριε Υπουργέ, για μια ακόμα φορά –γιατί εμείς θα συνεχίσουμε να κάνουμε την ίδια αντιπολίτευση και θέλουμε με αυτόν τον τρόπο να συμβάλουμε θετικά– σας παρακαλούμε και σας προτρέπουμε να μεταφέρετε στην Κυβέρνηση ότι το θέμα αυτό, όπως και εσείς καλά επισημαίνετε, είναι μείζον και ως μείζον θέμα θα πρέπει να αντιμετωπισθεί. Θα πρέπει να υπάρξει συντονισμός όλων των δράσεων και όλων των Υπουργείων, όλων των παραγόντων των υπηρεσιακών, των πολιτικών ηγεσιών κ.λπ., αν θέλουμε να έχουμε αποτέλεσμα.

Φοβάμαι ότι αυτήν τη στιγμή η κεκτημένη ταχύτητα που υπάρχει από τα προηγούμενα χρόνια μπορεί να δίνει ένα θετικό αποτέλεσμα, αλλά αν δεν συνεχίσουμε με τους ίδιους ρυθμούς και ακόμα εντονότερους, το τελικό αποτέλεσμα, όταν θα το έχουμε, δεν θα είναι αυτό που πρέπει. Πάλι θα είμαστε στην τελευταία βαθμίδα σε επίπεδο ευρωπαϊκών χωρών και αυτό θα είναι κάτι αρνητικό για τη χώρα μας και κυρίως θα είναι αρνητικό για την ελληνική κοινωνία και τους Έλληνες πολίτες, οι οποίοι οι ίδιοι σε τελευταία ανάλυση είναι αυτοί που θρηνούν τα θύματα αυτής της αμέλειας ή των παραλείψεων των ελληνικών κυβερνήσεων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριε Πρόεδρε, θα είμαι πολύ σύντομος.

Θα ήθελα να πω ότι πράγματι παραλάβαμε κονδύλια, όμως, μόνο στα χαρτιά, ύψους 53.000.000 ευρώ και από τα οποία δεν απορροφήθηκε τίποτα, γιατί δεν είχαν γίνει καν οι μελέτες. Δηλαδή για να γίνουν αυτά τα έργα, που σας είπα, αυτές οι τριάντα πέντε παρεμβάσεις στους συγκεκριμένους οδικούς άξονες, όπου γίνονται θανατηφόρα ατυχήματα, θα έπρεπε πρώτα απ' όλα να υπάρξουν μελέτες. Δεν υπήρχε ούτε σκέψη καν για μελέτες το 2004. Δεν κατηγορώ, όμως, κανέναν γι' αυτό. Καθυστέρησε να γίνει η γενική οικονομοτεχνική προσέγγιση του θέματος από το σύμβουλο, που εσείς είχατε επιλέξει. Έγινε όμως κάποτε και έπρεπε να γίνει ένας αγώνας δρόμου, προκειμένου να γίνουν οι μελέτες και να δημοπρατηθούν τα έργα.

Αυτός ο αγώνας δρόμου δεν έγινε με τις οκτώ συσκέψεις, που είπα προηγουμένως με τον κ. Σουφλιά, αλλά έγινε με άπειρη δουλειά των υπηρεσιών μας, που ήταν κάποτε και δικές σας υπηρεσίες και της ηγεσίας, στις οποίες, όμως, παίρνονται και πολιτικές αποφάσεις. Διότι αυτή ήταν η αδυναμία πολλών προηγούμενων αρμοδίων Υπουργών.

Δηλαδή, στη δύσκολη φάση, που και η υπηρεσία χωλαίνει, διότι δεν ξέρει τι να κάνει, «να κάνω αυτό, στοιχίζει 100% παραπάνω, εκείνο είναι πιο εφικτό», πρέπει να παρέμβει κάποτε, δυστυχώς, η πολιτική ηγεσία για να δώσει τη λύση. Έ, αυτό γίνεται σήμερα, γι' αυτό τα έργα προχωρούν με καλπασμό. Γι' αυτό έχουμε «συμβασιολογήσει» 6.000.000.000 ευρώ σε έργα αυτήν τη στιγμή, ποσό σχεδόν το μισό από αυτό της προηγούμενης δεκαετίας.

Αυτό εννοώ λέγοντας «συσκέψεις». Δεν εννοώ κουβέντες του αέρα. Αυτές έχουν γίνει και γίνονται άπειρες ώρες κάπου αλλού. Αναφέρομαι σε αποφάσεις συγκεκριμένες για την υλοποίηση έργων και μελετών. Και αυτή είναι η ειδοποιός διαφορά, αν θέλετε, τη στιγμή αυτή, ότι παίρνουμε αποφάσεις και τις

υλοποιούμε. Το ότι έχουμε υπογράψει συμβάσεις ήδη γι' αυτά τα 90.000.000, κύριε συνάδελφε –επειδή ξέρω ότι έχετε καλή πίστη σας το λέω– και θα υλοποιηθούν πράγματι σ' ένα χρόνο, είναι γεγονός πολύ σημαντικό. Τριάντα πέντε παρεμβάσεις σε τριάντα πέντε άξονες είναι. Δεν είναι αυτό το μείζον ζητούμενο και της προηγούμενης πενταετίας; Αυτό είναι.

Παίρνω τώρα ένα λεπτό ακόμη, για να πω το εξής. Και εδώ θα συμφωνήσω μαζί σας. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα πράγματα είναι πιο σοβαρά απ' ό,τι ενδεχομένως παρουσιάζονται στο θέμα της οδικής ασφάλειας. Το θέμα είναι πράγματι πολύπλοκο, πολυσύνθετο. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι θέλετε και μια καλύτερη προσέγγιση από πλευράς γενικότερης, που έχει σχέση και με το Υπουργείο Υγείας και με το Υπουργείο Παιδείας κ.λπ..

Στο πλαίσιο αυτό ακριβώς, ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, έχει πάρει πρωτοβουλίες και πέραν των όσων είπε σ' αυτές τις δύο κυβερνητικές επιτροπές, υπάρχει μια διαδικασία περαιτέρω ανάλυσης, της διείσδυσης της έννοιας της ασφάλειας στο μυαλό και του τελευταίου πολίτη. Δύσκολο εγχείρημα, δεν ταιριάζει και με τη νοοτροπία τη δική μου και τη δική σας. Λεβέντης ο Κρητικός, εγώ δεν είμαι τόσο λεβέντης! Αλλά τέλος πάντων, έχετε μια, αν θέλετε, διάθεση μη υπακοής σε τόσους κανόνες κ.λπ.. Τα καταλαβαίνουμε αυτά, αλλά είναι ένα αναγκαίο κακό. Τι να κάνουμε; Για το λόγο αυτό ακριβώς...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ο ηπειρώτης Τασούλας, όμως, σωπηρώς διαμαρτύρεται γι' αυτά που λέτε, μιας και είπατε για την περηφάνια των Κρητικών.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Οι Ηπειρώτες είναι οι καλύτεροι Έλληνες. –το λέω ούτως ή άλλως, επομένως δεν υπάρχει θέμα– από πλευράς τουλάχιστον υπομονής και επιμονής στους στόχους τους. Εμείς οι Νοτιοελλαδίτες είμαστε λιγότερο υπομονετικοί, λιγότερο συστηματικοί. Και εσείς αποτελεσματικοί μεν, αλλά παραείσατε επιθετικοί! Αυτή είναι η εικόνα.

Κλείνοντας, λοιπόν, έχω την αίσθηση ότι πρέπει πράγματι να υπάρξει μια περαιτέρω κινητοποίηση όλων των πολιτικών πτερυγών της Βουλής, ώστε πέραν του στόχου του 2010, που είναι ένας στόχος, να υπάρξει και ένας στόχος ευρύτερος, που θα μπορέσει, το 2020 έστω, να προσεγγίσει το συνηθισμένο στόχο των μηδενικών ατυχημάτων, που δεν είναι ανέφικτο. Είναι εφικτό, αν το πιστέψουμε βαθιά όλοι και αν το κυνηγήσουμε, ο καθένας από τη θέση του, συστηματικά, όλοι μας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της υπ' αριθμό ν. 61/30.3.2006 επερώτησης Βουλευτών του ΠΑ.ΣΟ.Κ. προς τους Υπουργούς Μεταφορών και Επικοινωνιών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με την οδική ασφάλεια.

Έχουν διανεμηθεί τα Πρακτικά των συνεδριάσεων της Τετάρτης 17 Μαΐου 2006 και της Τρίτης 23 Μαΐου 2006 και παρακαλώ το Σώμα για την επικύρωσή τους.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεπώς τα Πρακτικά των συνεδριάσεων της Τετάρτης 17 Μαΐου 2006 και της Τρίτης 23 Μαΐου 2006 επικυρώθηκαν.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συνάντηση του Σώματος και ώρα 14.10' λύεται η συνεδρίαση για την προσεχή Δευτέρα 5 Ιουνίου 2006 και ώρα 18.00' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος κοινοβουλευτικό έλεγχο: α) συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) συζήτηση επερώτησης, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.