

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Ε΄

Παρασκευή 10 Οκτωβρίου 2008

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Ανακοινώνεται η σύσταση και συγκρότηση των Διαρκών Επιτροπών της Ολομέλειας της Βουλής, σελ. 344
2. Συγχαρητήρια αναφορά για την ανάληψη των καθηκόντων ως Αντιπροέδρων της Βουλής των κ. Ι. Δραγασάκη και Β. Αποστολάτου, σελ. 347, 349, 350, 352, 355, 357, 359, 360, 371, 373, 374, 377, 381, 382, 383, 384
3. Επί Προσωπικού θέματος, σελ. 351
4. Επί Διαδικαστικού θέματος, σελ. 351, 352
5. Επί του Κανονισμού, σελ. 379, 380, 381

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Κατάθεση αναφορών, σελ. 333
2. Απαντήσεις Υπουργών σε ερωτήσεις Βουλευτών, σελ. 334
3. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Δευτέρας 13 Οκτωβρίου 2008, σελ. 342
4. Συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων.
 - α) Προς τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με το ανώτατο εγγυημένο όριο των καταθέσεων των πολιτών κ.λπ., σελ. 343
 - β) Προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την ανέγερση νέου Γενικού Νοσοκομείου στο Μύτικα Πρέβεζας κ.λπ., σελ. 347
 - γ) Προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τις ελλείψεις και την ακαταλληλότητα μέσων στη μεταφορά των μαθητών στα σχολεία ειδικής αγωγής κ.λπ., σελ. 348
 - δ) Προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, σχετικά με τη λειτουργία του Πεδίου Βολής Λόφων-Μελίτης στη Φλώρινα κ.λπ., σελ. 349
 - ε) Προς τον Υπουργό Ανάπτυξης, σχετικά με την παραγωγή ενέργειας από πυρηνικά εργοστάσια και τη κατασκευή τέτοιων μονάδων στις Βαλκανικές χώρες, σελ. 352
5. Συζήτηση επερώτησης προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με τα τροχαία ατυχήματα, σελ. 354, 388

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

- Οι Υπουργοί Οικονομίας και Οικονομικών και Εξωτερικών κατέθεσαν σχέδια νόμου:
- α) «Κύρωση της Απόφασης Νο 63-2/2008 του Συμβουλίου Διοικητών του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου για την αναμόρφωση των μεριδίων ή ψήφων στο Διεθνές Νομισματικό Ταμείο», σελ. 381
 - β) «Κύρωση της τροποποίησης των Άρθρων Συμφωνίας του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου για τη διεύρυνση της επενδυτικής αρμοδιότητας αυτού», σελ. 381

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί Προσωπικού θέματος:

- ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ Ι., σελ. 351
ΛΙΑΝΗΣ Γ., σελ. 351
ΤΑΣΟΥΛΑΣ Κ., σελ. 351

Β. Επί Διαδικαστικού θέματος:

- ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ Ι., σελ. 351, 352
ΚΑΛΑΝΤΙΔΟΥ Σ., σελ. 351
ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ Σ., σελ. 352

Γ. Επί του Κανονισμού:

- ΒΑΪΤΣΗΣ Α., σελ. 379, 380
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Α., σελ. 379, 380, 381
ΣΙΟΥΦΑΣ Δ., σελ. 380, 381

Δ. Επί των επικαίρων ερωτήσεων:

- ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ Δ., σελ. 349
ΒΡΕΤΤΟΣ Κ., σελ. 343
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Α., σελ. 352
ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ Σ., σελ. 352, 353
ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Γ., σελ. 347, 348
ΛΕΒΕΝΤΗΣ Α., σελ. 347
ΛΕΓΚΑΣ Ν., σελ. 343
ΛΙΑΝΗΣ Γ., σελ. 350
ΛΥΚΟΥΡΕΝΤΖΟΣ Α., σελ. 349
ΤΑΣΟΥΛΑΣ Κ., σελ. 350, 351

Ε. Επί της επερώτησης:

- ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ Κ., σελ. 378, 379
ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ Λ., σελ. 355, 356
ΔΕΝΔΙΑΣ Ν., σελ. 373, 374
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Α., σελ. 376
ΚΑΝΕΛΛΗ Λ., σελ. 374
ΛΑΜΠΙΡΗΣ Η., σελ. 359, 383
ΛΕΒΕΝΤΗΣ Α., σελ. 377
ΝΑΣΙΩΚΑΣ Ε., σελ. 358, 382
ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ Θ., σελ. 370, 371, 388
ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ Μ., σελ. 357, 382
ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ Χ., σελ. 371, 372, 386
ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ Ν., σελ. 357, 369, 381, 382
ΣΤΑΘΑΚΗΣ Α., σελ. 384
ΤΣΙΟΚΑΣ Θ., σελ. 354, 355, 381
ΧΑΪΔΟΣ Χ., σελ. 359, 383
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ Κ., σελ. 360, 362, 364, 366, 369, 385, 386

Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΒ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Ε'

Παρασκευή 10 Οκτωβρίου 2008

Αθήνα, σήμερα στις 10 Οκτωβρίου 2008, ημέρα Παρασκευή και ώρα 10.00' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του ΣΤ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΙΩΑΝΝΗ ΔΡΑΓΑΣΑΚΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από την κ. Σοφία Κаланτίδου, Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Οι Βουλευτές, Λέσβου κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ και Β' Αθηνών κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΙΚΟΣ κατέθεσαν αναφορά, με την οποία το Εργατικό Κέντρο Σάμου καταγγέλλει την αύξηση των εργατικών ατυχημάτων στο Νομό Σάμου και ζητεί τη λήψη μέτρων υγιεινής και ασφάλειας στην εργασία.

2) Οι Βουλευτές Β' Αθηνών κ.κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΙΚΟΣ και ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ-ΕΥΑ ΜΕΛΑ και Β' Πειραιώς κ. ΒΑΡΒΑΡΑ (ΒΕΡΑ) ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ κατέθεσαν αναφορά, με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Συνταξιούχων Ο.Α.Ε.Ε. ζητεί η κατώτερη σύνταξη να φτάσει στα 1.120 ευρώ, την κατάργηση της φορολογίας στα καύσιμα κ.λπ..

3) Οι Βουλευτές, Κερκύρας κ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥΣ και Β' Αθηνών κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ κατέθεσαν αναφορά, με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων Σχολικού Κέντρο Παξών διαμαρτύρεται για την έλλειψη διδακτικού προσωπικού από το πιο πάνω Σχολικό Κέντρο.

4) Η Βουλευτής Τρικάλων κ. ΑΘΑΝΑΣΙΑ (ΣΟΥΛΑ) ΜΕΡΕΝΤΙΤΗ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Νομάρχης Τρικάλων ζητεί οικονομική ενίσχυση για την εκτέλεση εγγειοβελτιωτικών έργων στο νομό.

5) Οι Βουλευτές, Λαρίσης κ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ, Μαγνησίας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ και Τρικάλων κ. ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά, με την οποία η Γυναικολογική Κλινική του Περιφερειακού -Πανεπιστημιακού -Γενικού Νοσοκομείου Λάρισας διαμαρτύρεται για την έλλειψη προσωπικού από την πιο πάνω Κλινική.

6) Οι Βουλευτές, Β' Αθηνών κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΥΡΙΚΟΣ, Ευβοί-

ας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ και Α' Πειραιώς κ. ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ κατέθεσαν αναφορά, με την οποία ο κ. Ανδρέας Αβραμίδης, μέλος της Ε.Υ.Α.Ε./Δ.ΠΑ.Ν. ζητεί τη λήψη μέτρων υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων στον Τ.Σ.Π. Σκύρου.

7) Ο Βουλευτής Β' Πειραιώς κ. ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΝΙΩΤΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εμπόρων-Εισαγωγέων Δικύκλων και η Μοτοσυκλετιστική Ομοσπονδία Ελλάδος ζητούν τη μείωση του Φ.Π.Α. στα κράνη των μοτοσυκλετιστών κ.λπ..

8) Οι Βουλευτές, Ευβοίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ και Νομού Αττικής κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΚΙΟΚΑΣ κατέθεσαν αναφορά, με την οποία ο Δήμαρχος Αιδηψού επισημαίνει ότι δεν είναι δυνατόν να λειτουργήσει η έξοδος από τον περιφερειακό δρόμο στον άξονα Λ. Αιδηψού-Χωριού Αιδηψός, χωρίς σηματοδότηση.

9) Ο Βουλευτής Β' Πειραιώς κ. ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΝΙΩΤΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Ένωση Αθλητικών Σωματείων Σ.Ε.Γ.Α.Σ. Πειραιά διαμαρτύρεται για τον τρόπο συγκρότησης του νέου Δ.Σ. του σταδίου Ειρήνης και Φιλίας.

10) Οι Βουλευτές, Λαρίσης κ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ, Τρικάλων κ. ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ και Μαγνησίας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά, με την οποία ο κ. Χαρίσιος Γκουντούρας, υπαλλήλος του Ο.Ε.Κ. Λάρισας διαμαρτύρεται για τη διακοπή της απόσπασής του στον Ο.Α.Ε.Δ. Ελασσόνας.

11) Οι Βουλευτές, Λαρίσης κ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ, Τρικάλων κ. ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΚΑΝΤΑΡΤΖΗΣ και Μαγνησίας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά, με την οποία ο Δήμαρχος Τυρνάβου Λάρισας ζητεί την επίλυση του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των ελαιώνων του Δημοτικού Διαμερίσματος Αργυροπουλίου Τυρνάβου.

12) Οι Βουλευτές, Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ και Β' Πειραιώς κ. ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΝΙΩΤΗΣ κατέθεσαν αναφορά, με την οποία ο κ. Γκαντούνας Ηλίας διαμαρτύρεται για τον καταλογισμό σε βάρος του, προστίμων για τον εκτελωνισμό αυτοκινήτων.

13) Οι Βουλευτές Ευβοίας κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΙΝΟΣ, Νομού Αττικής κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΚΙΟΚΑΣ και Μαγνησίας κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Προστασίας Λάρυμνας Φθιώτιδας ζητεί την εκπόνηση επιδημιολογικής μελέτης για την περιοχή της Λάρυμνας που το περιβάλλον

της επιβαρύνεται από τη λειτουργία της «ΛΑΡΚΟ», μονάδων αμμοβολών κ.λπ. .

14) Ο Βουλευτής Φωκίδος κ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΠΟΥΓΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Κυνηγετικός Σύλλογος Γραβιάς ζητεί τη λειτουργία της Ελεγχόμενης Κυνηγετικής Περιοχής Παρνασσίδος Νομού Φωκίδας για την τρέχουσα κυνηγετική περίοδο 2008-09.

15) Ο Βουλευτής Κοζάνης κ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΙΑΡΤΣΙΩΝΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Εμπορικός Σύλλογος Πτολεμαΐδας ζητεί την επίλυση φορολογικών προβλημάτων των μελών του.

16) Η Βουλευτής Α' Αθηνών κ. ΑΝΝΑ ΦΙΛΙΝΗ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Επιτροπή Αγώνα Θεολόγου Ρόδου καταγγέλλει τη Δ.Ε.Η. για παραβίαση των περιβαλλοντικών όρων λειτουργίας του Α.Η.Σ. Σορωνής Δήμου Καμείρου στη Ρόδο κ.λπ..

17) Ο Βουλευτής Αρκαδίας κ. ΠΕΤΡΟΣ ΤΑΤΟΥΛΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Πανελλήνιος Σύλλογος Διευθυντών Χορωδιακών και Οργανικών Συνόλων ζητεί την αναβολή λειτουργίας των τμημάτων διεύθυνσης χορωδίας στα ωδεία για τη χρονιά 2009-10, με σκοπό την πλήρη οργάνωση των χορωδιακών σπουδών.

18) Ο Βουλευτής Πέλλης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο κ. Τζώτζος Δημοσθένης ζητεί την επίλυση προβλήματος σχετικά με τη μετεγγραφή του παιδιού του.

19) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Ομοσπονδία Ενώσεων Συντακτών ζητεί τη μη δημιουργία ασφαλιστικού ταμείου που υποβαθμίζει την περίθαλψη και ληστεύει τις αποταμιεύσεις των μελών του.

20) Ο Βουλευτής Ρεθύμνου κ. ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, σχετικά με την ανέγερση Αστυνομικού Μεγάρου στο Ρέθυμνο.

21) Η Βουλευτής Ηλείας κ. ΚΡΙΝΙΩ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Δήμαρχος Λασιώνος Νομού Ηλείας ζητεί την κάλυψη του δικτύου κινητής τηλεφωνίας στο Δημοτικό Διαμέρισμα Κρυόβρυσης.

22) Ο Βουλευτής Ρεθύμνου κ. ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Νομάρχης Ρεθύμνου ζητεί την εκτέλεση του βόρειου οδικού άξονα της Κρήτης.

23) Η Βουλευτής Ηλείας κ. ΚΡΙΝΙΩ ΚΑΝΕΛΛΟΠΟΥΛΟΥ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Δασάρχης Πύργου Νομού Ηλείας ζητεί την ασφαλιστική κάλυψη των ρητινοσυλλεκτών για την κρίση που περνά το επάγγελμά τους, εξαιτίας των πυρκαγιών.

24) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Σύλλογος Ελλήνων Αρχαιολόγων ζητεί την καταψήφιση του νομοσχεδίου για τη μετατροπή του Μουσείου Ακρόπολης σε Ν.Π.Δ.Δ. κ.λπ..

25) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Λασιθίου ζητεί τη διάθεση των αναγκαίων πιστώσεων για τη συντήρηση του εθνικού οδικού δικτύου στο Νομό.

26) Ο Βουλευτής Λασιθίου κ. ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΧΙΜΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ζητεί να ενημερωθεί για τις μεταβολές στις συντάξεις του Ο.Γ.Α..

27) Η Βουλευτής Κερκύρας κ. ΑΓΓΕΛΙΚΗ (ΑΝΤΖΕΛΑ) ΓΚΕΡΕΚΟΥ κατέθεσε αναφορά, με την οποία η Νομαρχιακή

Αυτοδιοίκηση Κέρκυρας ζητεί έκτακτη οικονομική ενίσχυση για τη συντήρηση του επαρχιακού δικτύου του νομού.

28) Η Βουλευτής Κερκύρας κ. ΑΓΓΕΛΙΚΗ (ΑΝΤΖΕΛΑ) ΓΚΕΡΕΚΟΥ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Δικηγορικός Σύλλογος Κέρκυρας ζητεί την άμεση πρόσληψη δικαστικών υπαλλήλων στα δικαστήρια της Κέρκυρας.

29) Η Βουλευτής Κερκύρας κ. ΑΓΓΕΛΙΚΗ (ΑΝΤΖΕΛΑ) ΓΚΕΡΕΚΟΥ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Σύλλογος Εκπαιδευτικών Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Νομού Κέρκυρας ζητεί την άμεση επίλυση του προβλήματος χορήγησης φαρμάκων στους ασφαλισμένους του δημοσίου.

30) Η Βουλευτής Κερκύρας κ. ΑΓΓΕΛΙΚΗ (ΑΝΤΖΕΛΑ) ΓΚΕΡΕΚΟΥ κατέθεσε αναφορά, με την οποία το Νομαρχιακό Τμήμα της Α.Δ.Ε.Δ.Υ. Κέρκυρας ζητεί την επίλυση του προβλήματος χορήγησης φαρμάκων στους ασφαλισμένους του δημοσίου.

31) Ο Βουλευτής Χανίων κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Δήμος Κισσάμου Νομού Χανίων ζητεί τη χρηματοδότηση των έργων συντήρησης και επισκευής του Γενικού Λυκείου και ΕΠΑ.Λ. Κισσάμου.

32) Ο Βουλευτής Αιτωλοακαρνανίας κ. ΧΡΙΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Δήμος Παλαίρου Νομού Αιτωλοακαρνανίας ζητεί να ενημερωθεί για την κατασκευή Ομογενειακού Χωριού στην περιοχή του.

33) Ο Βουλευτής Αιτωλοακαρνανίας κ. ΧΡΗΣΤΟΣ ΒΕΡΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία ο Δήμος Αγρινίου Νομού Αιτωλοακαρνανίας ζητεί να πληρωθούν άμεσα οι κενές οργανικές θέσεις ιατρικού και νοσηλευτικού προσωπικού στο Νοσοκομείο Αγρινίου.

34) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ κατέθεσε δημοσίευμα εφημερίδας, το οποίο αναφέρεται στην έλλειψη παιδιάτρου από το Νοσοκομείο των Καλαβρύτων.

35) Ο Βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης κ. ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία διαμαρτύρεται για την επιβολή προστίμων στον Ο.Τ.Ε. από την Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων.

36) Ο Βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης κ. ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ κατέθεσε αναφορά, με την οποία οι Ενώσεις Πτυχιούχων Τεχνικών Αεροπλάνων Ο.Α. και Τεχνικών Εναέριων Μεταφορών και Πτυχιούχων ζητούν πληροφορίες σχετικά με τους όρους πώλησης της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 260/9-7-08 ερώτηση του Βουλευτή κ. Εμμανουήλ Στρατάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 9172/ΙΗ/25-7-08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 260/9-7-08 την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Μαν. Στρατάκης, και αφορά στην ανάκληση εγκυκλίου για τον προγραμματισμό της επόμενης σχολικής χρονιάς σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Για την καλύτερη οργάνωση και την αποτελεσματική διεξαγωγή της εκπαιδευτικής διαδικασίας απαιτείται έγκαιρος, ακριβής, ουσιαστικός και ολοκληρωμένος προγραμματισμός του εκπαιδευτικού έργου έτσι ώστε να αξιοποιούνται όλες οι προσφερόμενες δυνατότητες, να προλαμβάνονται τα λάθη και να επιτυγχάνονται τα καλύτερα δυνατά αποτελέσματα τόσο σε επισημονικό όσο και σε διοικητικό επίπεδο.

Στο πλαίσιο των στόχων αυτών και με γνώμονα την εύρυθμη λειτουργία των σχολικών μονάδων της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης εκδόθηκε η 80350/Γ2/19-6-08 εγκύκλιος του ΥΠ.Ε.Π.Θ..

Η συγκεκριμένη εγκύκλιος σχεδιάστηκε με απώτερο σκοπό την εμπειρισματομένη οργάνωση της διδασκαλίας της ύλης και την εξάλειψη φαινομένων αδυναμίας κάλυψής της. Ο προγραμματισμός δεν αποτελεί σε καμία περίπτωση παρέμβαση στο εκπαιδευτικό έργο αλλά αναβαθμίζει τον παιδαγωγικό ρόλο των εκπαιδευτικών και διασφαλίζει την ποιότητα της παρεχόμενης εκπαίδευσης στους μαθητές.

Πρώτιστο μέλημα του ΥΠ.Ε.Π.Θ. είναι η συνεχής βελτίωση της Δημόσιας Παιδείας, ένα καλύτερο σχολείο για τα παιδιά, με δυνατότητες ίσων ευκαιριών στη γνώση και δασκάλους με σύνεση, παιδαγωγική κατάρτιση και επιστημονική αρτιότητα.

Ο Υφυπουργός
ΑΝΔΡΕΑΣ Θ. ΛΥΚΟΥΡΕΝΤΖΟΣ

2. Στην με αριθμό 45/9-7-08 ερώτηση της Βουλευτού κ. Μαρίας Σκραφνάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Β13-491/28-7-08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση, που κατέθεσε στη Βουλή των Ελλήνων η Βουλευτής κ. Μ. Σκραφνάκη, με θέμα: «Πτώση της τιμής του ελαιολάδου και μη ζήτηση του προϊόντος», σας γνωστοποιούμε ότι, οι λόγοι που επέβαλαν την έκδοση της Αγορανομικής Διάταξης 6/2008 μετά την απόσυρση του ηλιέλαιου ήταν η προοσιμία των οικονομικών συμφερόντων του καταναλωτικού κοινού από τις ανατιμήσεις στην αγορά των ελαιολάδων, πυρηνελαίων και λοιπών σπορέλαιων από την αγορά. Σημειώνεται ότι, οι ρυθμίσεις της ανωτέρω Αγορανομικής Διάταξης δεν προκαλούσαν προβλήματα στους λιανοπωλητές των προϊόντων, καθώς δεν οριζόταν απευθείας ανώτατη τιμή λιανικής πώλησης αλλά αντίθετα ως τέτοια θεωρείται η πραγματική τιμή, που εφάρμοζε ο λιανοπωλητής την 20-05-2008, υπό καθεστώς ελεύθερης διαμόρφωσης των τιμών.

Επισημαίνεται ότι, ειδικά για το λάδι, πυρηνέλαια και σπορέλαια εκδόθηκε η με αριθ. 9/08 Αγορανομική Διάταξη με την οποία απελευθερώθηκαν οι λιανικές τιμές πώλησης των βρώσιμων ελαιολάδων, σε αντίθεση με τα βρώσιμα σπορέλαια και πυρηνέλαια για τα οποία ισχύουν οι ανώτατες λιανικές τιμές πώλησης όπως αυτές ορίζονται από την Αγορανομική Διάταξη 6/2008.

Από το 1992 και μετά, δύναμι της Α.Δ. 16/92, οι τιμές πώλησης των πάσης φύσεως αγαθών και υπηρεσιών και στο σύνολο σχεδόν των τροφίμων και ποτών διαμορφώνονται ελεύθερα, με βάση την προσφορά, ζήτηση και τους κανόνες του υγιούς ανταγωνισμού, σε όλα τα στάδια εμπορίας τους (βιομηχανία, βιοτεχνία, εισαγωγέας, χονδρέμπορος, λιανοπωλητής), με μόνη εξαίρεση τα οπωρολαχανικά, και τις παιδικές τροφές, των οποίων οι τιμές τελούν ακόμα υπό το καθεστώς των ελεγχόμενων ειδών.

Η απελευθέρωση των τιμών ήταν απόρροια της επιτακτικής ανάγκης εναρμόνισης της οικονομίας της ελληνικής αγοράς προς τις αντίστοιχες οικονομίες των άλλων Κρατών-Μελών της Ε.Ε., απ' ενός μεν γιατί κάτι τέτοιο επιτάσσει η συνθήκη ένταξης της χώρας μας στην Ε.Ε. και αφετέρου γιατί με την απελευθέρωση αυτή διασφαλίστηκε η οικονομική επιβίωση των ελληνικών επιχειρήσεων απέναντι στις ανταγωνιστικές συνθήκες στην Ευρωπαϊκή και Παγκόσμια Αγορά, που είναι αισθητές αλλά και για να δοθούν κίνητρα στις επιχειρήσεις αυτές να δραστηριοποιηθούν και ανταγωνιστικά μεταξύ τους, προς όφελος των ιδίων και του καταναλωτικού κοινού.

Συνεπεία πλέον της απελευθερωμένης αγοράς οι εκάστοτε κρατούσες συνθήκες, πολλές φορές στα πλαίσια του υγιούς ανταγωνισμού, εκ των πραγμάτων επηρεάζουν τις τιμές (π.χ. με χαμηλή προσφορά - υψηλή ζήτηση _ άνοδος τιμών, με υψηλή προσφορά - χαμηλή ζήτηση _ μείωση τιμών).

Το γεγονός ότι οι τιμές διαμορφώνονται ελεύθερα, δε σημαίνει ότι δεν υφίσταται μηχανισμός ελέγχου αυτών, αφού σε ισχύ βρίσκεται το ισχυρό νομικό πλαίσιο του Ν. 703/77 «Περί προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού», όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, που εφαρμόζεται από την αρμόδια Επιτροπή Ανταγωνισμού, νόμος που θεσπίζει κανόνες περί τη λειτουργία της αγοράς μέσα από υγιείς συνθήκες ανταγωνισμού και επιβάλλει κυρώσεις σε επιχειρήσεις, που για ίδιο και μόνο οικονομικό όφελος, εφαρμόζουν συμπεριφορές και πρακτικές που δια-

στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό (κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, εναρμονισμένες πρακτικές τιμών, ολιγοπωλιακές ή μονοπωλιακές καταστάσεις κ.λπ.).

Κατ' ακολουθία των ανωτέρω, ο ανταγωνισμός υπαγορεύει στον καταναλωτή την ανάγκη όπως, για την προστασία του και διασφάλιση των οικονομικών του συμφερόντων, ερευνά την αγορά, για επιλογή των προϊόντων της αρεσκείας του και στις συμφέρουσες γι' αυτόν τιμές.

Σε κάθε περίπτωση το Υπουργείο Ανάπτυξης σε συνεργασία με το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης & Τροφίμων εργάζεται στην κατεύθυνση της στήριξης του Έλληνα ελαιοπαραγωγού. Με τις παρεμβάσεις του δίνει αγώνα για να αποτρέψει φαινόμενα αισχροκέρδειας που υπονομεύουν την ανταγωνιστικότητα του προϊόντος.

Το ΥΠΑΝ θα παρακολουθεί την πορεία των τιμών με την πίστη ότι η αγορά θα λειτουργήσει ομαλά προς όφελος των καταναλωτών και των ελαιοπαραγωγών της Πατρίδας μας. Πιο συγκεκριμένα :

Σε θέματα νοθείας ελαιολάδου, τέτοια πράξη, κατά τον ισχύοντα Αγορανομικό Κώδικα, τιμωρείται και ποινικά με φυλάκιση και χρηματική ποινή (άρθρο 31 παράγρ. 4 του Αγορανομικού Κώδικα) και διοικητικά με πρόστιμο από 703,77 έως 29.347 ΕΥΡΩ, (Νόμος 1401/83 σε συνδυασμό με την Υπουργική Απόφαση Α2-1708/22-08-2003).

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 30 (παράγραφος 9) του Αγορανομικού Κώδικα, με φυλάκιση ή χρηματική ποινή ή και με τις δύο αυτές ποινές, τιμωρείται όποιος αναμειγνύει και έτσι πωλεί είδη διαφορετικών ποιοτήτων, εκτός και αν επισήμως αναγνωρίζεται τέτοια ανάμειξη, επειδή ως εκ της φύσεώς του είδους επιβάλλεται ή επιτρέπεται η ανάμειξη αυτή.

Επίσης, σε ισχύ βρίσκεται το άρθρο 35 της Α.Δ. 14/89 όπου μεταξύ των άλλων ορίζεται ότι στα προσυσκευασμένα τρόφιμα (συμπεριλαμβανομένου και του ελαιολάδου) που προορίζονται να διατεθούν στην κατανάλωση μεταξύ των άλλων πρέπει να αναγράφεται ο τόπος παραγωγής ή προέλευσης, στην περίπτωση που η παράλειψη του μπορεί να οδηγήσει τον καταναλωτή σε πλάνη, ως προς τον πραγματικό τόπο παραγωγής ή προέλευσης του τροφίμου.

Επιπλέον οποιαδήποτε εμπορική πρακτική, που αποσκοπεί στην προώθηση ελαιολάδων τρίτων χωρών ή και άλλων κρατών-μελών της Ε.Ε., ως τέτοιων «Ελληνικών», συνιστά ευθέως αδίκημα, που τιμωρείται ποινικά με το άρθρο 30 (παράγρ. 7) του Αγορανομικού Κώδικα με φυλάκιση ή χρηματική ποινή ή και με τις δύο (2) αυτές ποινές.

Σημειώνεται ότι, παράγοντας διαμόρφωσης των τιμών είναι και αυτός της ποιοτικής κατηγορίας του ελαιολάδου, που καταλήγει στον τελικό καταναλωτή, όπως κατά σειρά διαλαμβάνεται στην ΚΥΑ 275610/2003 των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης και Αγροτικής Ανάπτυξης - Τροφίμων ήτοι :

-Εξαιρετικό παρθένο ελαιόλαδο- Παρθένο ελαιόλαδο- Ελαιόλαδο από εξευγενισμένα ελαιόλαδα και παρθένα ελαιόλαδα.

Επισημαίνεται ότι η αρμόδια διεύθυνση Τιμών Τροφίμων και Ποτών της Γ.Γ. Εμπορίου μέσω του υπ' αριθμ. 1420/64/24-1-2008 εγγράφου της Ελληνικής Πρεσβείας στη Ρώμη, πληροφορήθηκε για τα μέτρα, που έλαβε η Ιταλική Κυβέρνηση, στα πλαίσια προστασίας του ιταλικού ελαιολάδου, με απώτερο σκοπό την αποτροπή της πρόσμειξης αυτού με ελαιόλαδο άλλων χωρών και την παραπλάνηση του καταναλωτικού κοινού, θεσπίζοντας προς τούτο την υποχρεωτική αναγραφή επί της συσκευασίας των ελαιολάδων ενδείξεων, που υποδηλώνουν την προέλευση του προϊόντος.

Τα μέτρα αυτά αντιμετωπίζονται θετικά από τη Γ.Γ. Εμπορίου του Υπουργείου Ανάπτυξης και ως εκ τούτου θα εκτιμηθούν σε συνεργασία με το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης- Τροφίμων, προκειμένου να καταστεί δυνατή η εφαρμογή τους και στη χώρα μας.

Επιπλέον σημειώνεται ότι, η Γ.Γ. Εμπορίου με το υπ' αριθμ. πρωτ. Α2-746/12-02-2008 έγγραφό της προς το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων παρακάλεσε αυτό όπως εξετάσει την δυνατότητα συμπλήρωσης της ανωτέρω ΚΥΑ (παράγρ. 6 του παρόντος εγγράφου) με την αναγραφή στην

συσκευασία ελαιολάδου ενδείξεων, που υποδηλώνουν την περιοχή συγκομιδής σύμφωνα με το Ιταλικό πρότυπο, χωρίς βέβαια να παραγνωρίζεται και το γεγονός ότι τέτοια μέτρα μπορούν να υλοποιηθούν και με Αγορανομική Διάταξη.

Τέλος, επισημαίνεται ότι εξετάζεται η έκδοση νέας αγορανομικής διάταξης σχετικά με τη χρήση ελαιολάδου σε χώρους μαζικής εστίασης με την οποία θα ορίζεται ότι το ελαιόλαδο που τοποθετείται στα τραπέζια για χρήση σε σαλάτες κλπ., θα είναι υποχρεωτικά εμφιαλωμένο σε συσκευασία μιας χρήσης, με etikέτα που θα αναγράφει όλα τα στοιχεία για το προϊόν που η νομοθεσία προβλέπει.

**Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ»**

3. Στην με αριθμό 8690/17.3.08 ερώτηση του Βουλευτή κ. Εμμανουήλ Στρατάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 40090/4.4.08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην με αρ. 8690/17-03-08 ερώτηση που κατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Μ. Στρατάκη σχετικά με την ανάγκη κατάρτισης πληρέστερου πιστοποιητικού υγείας για τα παιδιά που συμμετέχουν σε αθλητικές δραστηριότητες, σας γνωρίζουμε τα κάτωθι:

Στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης δεν έχουν περιέλθει τα αποτελέσματα του 18ου Παγκρήτιου Πανεπιστημιακού Παιδιατρικού Συμποσίου ούτε οι προτάσεις της Ελληνικής Παιδιατρικής Εταιρείας, αναφορικά με το θέμα. Εφ' όσον κατατεθούν επισήμως στη Δ/νση Δημόσιας Υγιεινής του Υ.Υ.Κ.Α., θα εξετασθούν και θα αξιολογηθούν αναλόγως.

Επί πλέον σας ενημερώνουμε ότι νομοθετικά ισχύουν τα εξής:

1) Η υπ'αρ.58410/Γ4 ΚΥΑ (ΦΕΚ 859/τΒ'/23-6-2005) «Καθορισμός τύπου, περιεχομένου και τρόπου ενημέρωσης του Ατομικού Δελτίου Υγείας (Α.Δ.Υ.)» του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και του Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης.

Το Α.Δ.Υ. έχει προληπτικό χαρακτήρα, αποσκοπεί αποκλειστικά στην προστασία της ζωής των μαθητών και μαθητριών και χρησιμοποιείται ως βασικό στοιχείο στήριξης τους κατά τη συμμετοχή τους στο μάθημα της Φυσικής Αγωγής και γενικότερα στις σχολικές δραστηριότητες.

2) Η υπ'αρ.12843/Γ4 (ΦΕΚ1497/τΒ' /1-11-2005 Υ.Α. του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με την υπ'αρ. 1755/Γ4(Φ.Ε.Κ.16/τ.Β' /13-1-2006) που προβλέπει το έντυπο της Μαθητικής-Αθλητικής-Ταυτότητας η οποία είναι απαραίτητη για τη συμμετοχή σε σχολικούς αγώνες στα σχολεία Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης.

3) Ο Ν.2725 (ΦΕΚ 121/τΑ'/17-6-1999) άρθρο33 παρ.9 «Ερασιτεχνικός και επαγγελματικός αθλητισμός και άλλες διατάξεις» που προβλέπει την έκδοση, ύστερα από εισήγηση του Ελληνικού Κέντρου Αθλητικής Έρευνας (Ε.Κ.Α.Ε.Τ.), Υπουργικής Απόφασης του ΥΥΚΑ για τον καθορισμό των απαιτούμενων εξετάσεων για την πιστοποίηση της υγείας των αθλουμένων γενικότερα. Η σύσταση του Ε.Κ.Α.Ε.Τ. όμως δεν έχει πραγματοποιηθεί έως σήμερα, συνεπώς το ΥΥΚΑ δεν εξέδωσε την πάρα πάνω Υπουργική Απόφαση. Για αυτό το λόγο η ερώτηση διαβιβάζεται και στη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού προκειμένου να απαντήσει στα θέματα της αρμοδιότητάς της.

Σε κάθε περίπτωση η Δ/νση Δημόσιας Υγιεινής του Υ.Υ.Κ.Α. επεξεργάζεται προτάσεις και άλλων φορέων σε Πανελλαδικό επίπεδο ώστε να καταρτισθεί σε συνεργασία με το Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού ένα πιο ολοκληρωμένο και λειτουργικό Α.Δ.Υ. και επίσης ένα πληρέστερο πιστοποιητικό υγείας των αθλουμένων που να περιλαμβάνει και τα παιδιά.

**Ο Υφυπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ»**

4. Στην με αριθμό 8328/12.3.08 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μιχαήλ Παντούλα δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΥΠΠΟ/ΓΡ.ΥΠ./ Κ.Ε./ 648/4.4.08 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθμ. πρωτοκόλλου 8328/12.3.08 ερώτησης του Βουλευτή κ. Μιχαήλ Παντούλα και σύμφωνα με τα στοιχεία που έθεσαν υπόψη μας οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Στη Σύμβαση της UNESCO του 1972 για την Προστασία της Παγκόσμιας Πολιτιστικής και Φυσικής Κληρονομιάς προβλέπεται η διαδικασία ένταξης φυσικών και πολιτιστικών μνημείων στον Κατάλογο της Παγκόσμιας Κληρονομιάς (World Heritage List) ως μνημείων εξέχουσας σημασίας σε παγκόσμιο επίπεδο. Η Ελλάδα από το 1981, έτος κύρωσης της Σύμβασης, μέχρι σήμερα, έχει επιτύχει την εγγραφή 17 μνημείων που βρίσκονται στην Ελληνική Επικράτεια στον Κατάλογο των Μνημείων Παγκόσμιας Κληρονομιάς. Κάθε νέα εγγραφή στον Κατάλογο αποτελεί σημαντική επιτυχία για τη χώρα μας, δεδομένου ότι υπόκειται σε μια σειρά προκαθορισμένων και αυστηρών κριτηρίων, την πλήρωση των οποίων κάθε χώρα πρέπει να τεκμηριώσει με επάρκεια. Η συμβατική ευθύνη της χώρας μας δεν εξαντλείται στην εγγραφή των μνημείων στον Κατάλογο, καθώς η κατάσταση διατήρησής τους υπόκειται σε συνεχείς ελέγχους, προκειμένου να διαπιστωθεί ότι τα κριτήρια εγγραφής εξακολουθούν να ισχύουν. Από τα αποτελέσματα των περιοδικών αυτών ελέγχων εξαρτάται και η παραμονή των ήδη εγγεγραμμένων μνημείων στον Κατάλογο.

Η απόφαση για την εγγραφή ενός μνημείου στον Κατάλογο έρχεται ως αποτέλεσμα διαβουλεύσεων με τα αρμόδια όργανα της UNESCO, δηλαδή το Κέντρο Παγκόσμιας Κληρονομιάς και τα συμβουλευτικά του όργανα, μέσα από συγκεκριμένες διαδικασίες που προβλέπονται στις Επιχειρησιακές Οδηγίες για την εφαρμογή της Σύμβασης του 1972 για την Προστασία της Παγκόσμιας Πολιτιστικής και Φυσικής Κληρονομιάς. Στην περίπτωση των πολιτιστικών μνημείων ιδιαίτερη βαρύτητα έχει ο ρόλος του ICOMOS (International Council of Monuments and Sites), το οποίο πραγματοποιεί την αξιολόγηση των υποψηφιοτήτων, συντάσσοντας σχετική αναφορά την οποία υποβάλλει στο Κέντρο Παγκόσμιας Κληρονομιάς.

Είναι σκόπιμο να σημειωθεί ότι οι εγγραφές ακολουθούν τις νεότερες κατευθύνσεις που δίδονται από το Κέντρο Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO και τα συμβουλευτικά της όργανα (ICOMOS). Πιο συγκεκριμένα, οι διεθνείς επιστημονικές επιτροπές του ICOMOS έχουν συντάξει ανάλυση, όπου παρουσιάζονται θέματα σχετικά με τις νέες εγγραφές. Σύμφωνα με την εν λόγω ανάλυση, τα ελληνιστικά και προϊστορικά μνημεία, τα οποία μέχρι τώρα δεν έχουν επαρκή εκπροσώπηση στον Κατάλογο Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO, θα πρέπει να προσαχθούν, στο πλαίσιο μάλιστα σειριακών ή διασυννοριακών εγγραφών ή αποτελώντας μέρος μιας πολιτιστικής διαδρομής, καθώς οι σειριακές και διασυννοριακές εγγραφές και οι εγγραφές πολιτιστικών διαδρομών αποτελούν τη νέα τάση για τις εγγραφές στον Κατάλογο Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO.

Επιπρόσθετα, κατευθύνσεις έχουν δοθεί και για τις εγγραφές φυσικών και βιομηχανικών μνημείων καθώς και πολιτιστικών τοπίων.

Η ως άνω ανάλυση και οι νέες επιχειρησιακές οδηγίες της UNESCO και του ICOMOS θα ληφθούν υπόψη από τη Νέα Διυπουργική Επιτροπή (αποτελούμενη από στελέχη του Υπουργείου Πολιτισμού, του Υπουργείου Εξωτερικών, του Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. και του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων). Υπόψη της Νέας Επιτροπής, θα τεθεί η πρόταση για την εγγραφή της Δωδώνης, καθώς και άλλων μνημείων, προκειμένου να εξεταστούν στο πλαίσιο των νέων κατευθύνσεων της UNESCO.

Ως εκ τούτου, για να είναι επιτυχείς οι προσπάθειες για νέες εγγραφές, πρέπει να πραγματοποιούνται με συστηματικό τρόπο και με βάση προκαθορισμένες προτεραιότητες. Ήδη στον Ενδεικτικό Κατάλογο, ο οποίος αποτελεί καταγραφή των μνημείων που η κάθε χώρα έχει σκοπό να προωθήσει προς εγγραφή στα επόμενα χρόνια, έχουν συμπεριληφθεί οκτώ ελλη-

νικά μνημεία. Τυχόν νέες υποψηφιότητες για εγγραφή μνημείων στον Ενδεικτικό Κατάλογο μπορούν να πραγματοποιηθούν μόνο μέσα από ανάλογες διαδικασίες, και σύμφωνα με τις νέες αναθεωρημένες οδηγίες του Κέντρου Παγκόσμιας Κληρονομιάς που απαιτούν όχι μόνο την υποβολή ενός πλήρους φακέλου για την υποστήριξη της μοναδικότητας και της εμβέλειας ενός μνημείου αλλά και την εξασφάλιση ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης για την προστασία και συντήρησή του, σε συνεργασία με αρμόδιους φορείς σε εθνικό και τοπικό επίπεδο.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΗΛΣ ΛΙΑΠΗΣ*

5. Στις με αριθμό 8649/14.3.08, 9316/31.3.08 ερωτήσεις των Βουλευτών κύριων Κων/νου Βρεττού και Βαϊτση Αποστολάτου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/4/8070/2.4.08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών, η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση των ανωτέρω ερωτήσεων, που κατέθεσαν οι Βουλευτές κ.κ. Ν. ΒΡΕΤΤΟΣ και Β. ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ, σας γνωρίζουμε ότι, για το θέμα της αστυνόμευσης και της αντιμετώπισης της εγκληματικότητας στην Αττική, αλλά και στην υπόλοιπη χώρα, ενημερώσαμε την Εθνική Αντιπροσωπεία την 13-03-2008, κατά τη συζήτηση της 708/ 06-03-2008 επίκαιρης ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Κ. ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ.

Πέραν αυτών σας πληροφορούμε ότι, για την αντιμετώπιση των προβλημάτων αστυνομικής φύσεως που εμφανίζονται στο κέντρο της Αθήνας, μεταξύ των οποίων και αυτό της διακίνησης των ναρκωτικών, από 26-11-2007, τέθηκε σε εφαρμογή Ειδικό Σχέδιο αστυνόμευσης της περιοχής που περιλαμβάνει από τις οδούς Αγ. Κωνσταντίνου, Κολωνού, Πειραιώς, Αγ. Ασωμάτων, Ερμού, Αιόλου έως την πλατεία Ομόνοιας. Στόχος του σχεδίου αυτού είναι η αντιμετώπιση της διακίνησης-χρήσης ναρκωτικών ουσιών, κυρίως περίεξ της Μονάδας του ΟΚΑΝΑ στην οδό Σοφοκλέους, όπου συγκεντρώνεται μεγάλος αριθμός χρηστών ναρκωτικών, της δραστηριοποίησης εκδιδόμενων γυναικών, κατά κύριο λόγο στα υποδεέστερης κατηγορίας ξενοδοχεία, των παράνομων μικροπωλητών και επαπών, της διακίνησης λαθραίων τσιγάρων κυρίως επί της οδού Αθηνάς, της λειτουργίας αριθμού παράνομων (άνευ αδείας) καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος στην περιοχή του Ψυρρή, καθώς και των δευτερογενών μορφών εγκληματικότητας (μικροκλοπές, διαρρήξεις σε οχήματα κ.λπ.), που προκαλούνται από την αυξημένη εμπορική κίνηση, καθώς και τη συγκέντρωση-διαμονή μεγάλου αριθμού παρανόμων ή μη αλλοδαπών στο κέντρο. Η εφαρμογή του σχεδίου αυτού βρίσκεται σε εξέλιξη και τα μηνύματα για την αποδοτικότητα του είναι ενθαρρυντικά, προς την κατεύθυνση δημιουργίας ενός ασφαλούς και ήρεμου περιβάλλοντος διαβίωσης των κατοίκων και επισκεπτών της περιοχής.

Ενδεικτικά σημειώνεται ότι, στα πλαίσια εφαρμογής του σχεδίου αυτού, κατά το τρέχον έτος, στην εν λόγω περιοχή, από τις Υπηρεσίες που δραστηριοποιούνται (Διευθύνσεις Αστυνομίας Αθηνών, Ασφάλειας, Άμεσης Δράσης και Αλλοδαπών Αττικής) συνελήφθησαν συνολικά 690 άτομα για διάφορες παραβάσεις. Από τους συλληφθέντες, 165 παραπέμφθηκαν για παράβαση του νόμου περί ναρκωτικών και 350 για παράβαση του νόμου περί εκδιδόμενων γυναικών. Επίσης, στα πλαίσια της δράσης αυτής, συγκροτήθηκαν μικτά κλιμάκια ελέγχου για την πάταξη του παραεμπορίου, ενώ παράλληλα κατασχέθηκαν ποσότητες ναρκωτικών ουσιών, όπλα, λαθραία τσιγάρα και κλεψίτυποι ψηφιακοί δίσκοι.

Οι Υπηρεσίες μας, κατά την ανάπτυξη των δράσεών τους, για την αστυνόμευση του κέντρου της Αθήνας, σύμφωνα και με τις εντολές και οδηγίες που τους έχουν δοθεί, συνεργάζονται στενά με τις συναρμόδιες Υπηρεσίες και τους φορείς και κυρίως με τη Δημοτική Αστυνομία του Δήμου Αθηναίων, με την οποία, όπως είναι γνωστό, έχει υπογραφεί και σχετικό μνημόνιο συνεργασίας, με σκοπό μία πολυδιάστατη προσέγγιση στην επίλυση συναφών θεμάτων.

Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημάνουμε ότι πρώτιστο μέλημά μας είναι η βελτίωση της καθημερινότητας του πολίτη, η

αποτελεσματική θωράκιση και προστασία του, η εμπέδωση αισθήματος ασφαλείας και εμπιστοσύνης στα Σώματα Ασφαλείας ως εγγυητών των δικαιωμάτων του. Το Πρόγραμμα Πολιτικής Δημόσιας Τάξης και Ασφάλειας 2008-2010 που εφαρμόζουμε παρέχει όλα τα επιχειρησιακά εχέγγυα για την ευδόωση αυτών των στόχων και την εξασφάλιση της κοινωνικής ειρήνης και συνοχής.

Ο Υφυπουργός
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΧΗΝΟΦΩΤΗΣ*

6. Στην με αριθμό 8696/17.3.08 ερώτηση του Βουλευτή κ. Εμμανουήλ Στρατάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1389/4.4.08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Μ. Στρατάκης, για τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας πληροφορούμε τα εξής:

Η παραγωγή βιολογικών προϊόντων στην Ευρωπαϊκή Ένωση γίνεται σύμφωνα με τις αρχές και τους κανόνες του Καν. (ΕΟΚ) 2092/91 του Συμβουλίου όπως αυτός έχει τροποποιηθεί και ισχύει. Στο γενικότερο πλαίσιο προώθησης της βιολογικής γεωργίας που εφαρμόζεται τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας, διοργανώνονται συνέδρια, εκθέσεις, ημερίδες, ενημερωτικές εκπομπές, εκπαιδευτικά προγράμματα σε αγρότες, γεωτεχνικούς, επιχειρηματίες κλπ.

Μια τέτοια πολιτική συμπληρώνει και ενισχύει ο Καν. (ΕΚ) 2826/2000 του Συμβουλίου για ενέργειες ενημέρωσης και προώθησης των γεωργικών προϊόντων στο εσωτερικό της Κοινότητας, όπου συμπεριλαμβάνει δράσεις ιδιαίτερα για τα προϊόντα βιολογικής παραγωγής. Χορηγείται ενίσχυση για δραστηριότητες που αποβλέπουν στην ενημέρωση των καταναλωτών και την προώθηση των βιολογικών γεωργικών προϊόντων. Το ύψος της ενίσχυσης μπορεί να φθάσει το 70% των επιλέξιμων δαπανών.

Επίσης, η βιολογική μέθοδος παραγωγής αποτέλεσε κριτήριο προτεραιότητας για την ένταξη των δικαιούχων στα κάτωθι μέτρα του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Αγροτική Ανάπτυξη-Ανασυγκρότηση της Υπαίθρου» (ΕΠΑΑ-ΑΥ 2000-2006):

- * Μέτρο 1.1 «Επενδύσεις στις γεωργικές εκμεταλλεύσεις»
- * Μέτρο 2.1 «Επενδύσεις στην μεταποίηση και εμπορία»
- * Μέτρα 4.3 και 7.3 «Προώθηση εξαγωγών και συλλογικοί φορείς» και

* Τα αντίστοιχα μέτρα στα ΠΕΠ και LEADER+

Επιπλέον στην προγραμματική περίοδο 2007-2013 με βάση τον άξονα προτεραιότητας 1 (άρθρο 20) του Καν. (ΕΚ) αριθ. 1698/2005 του Συμβουλίου για τη στήριξη της Αγροτικής Ανάπτυξης από το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ), προβλέπεται να εφαρμοστούν δύο νέα πενταετή μέτρα στήριξης. Τα μέτρα αυτά θα αποσκοπούν στη βελτίωση της ποιότητας της γεωργικής παραγωγής και των προϊόντων αυτής, μέσω της στήριξης:

* των γεωργών (άρθρο 32 του Καν. (ΕΚ) αριθ. 1698/2005), που συμμετέχουν σε συστήματα για την ποιότητα των τροφίμων (χορήγηση ενίσχυσης μέχρι 3000 ευρώ/ έτος και εκμετάλλευση) και

* των ομάδων παραγωγών για δραστηριότητες ενημέρωσης και προώθησης των προϊόντων (άρθρο 33 του Καν. (ΕΚ) 1698/2005) στο πλαίσιο των συστημάτων για την ποιότητα των τροφίμων.

Τέλος, κατά την Δ' προγραμματική περίοδο στο πλαίσιο του Προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης (ΠΑΑ) «Αλέξανδρος Μπαλτατζής» 2007-2013 προβλέπεται η υλοποίηση της δράσης «Βιολογική γεωργία» κατά την οποία παρέχεται στρεμματική ενίσχυση στους βιοκαλλιεργητές το ύψος της οποίας καθορίζεται ανάλογα με το είδος της καλλιέργειας, ενώ βρίσκεται σε εξέλιξη η έκδοση των σχετικών υπουργικών αποφάσεων, ώστε να ξεκινήσει άμεσα η εφαρμογή των προγραμμάτων.

Ο Υφυπουργός
Κ. ΚΙΑΤΙΔΗΣ*

7. Στην με αριθμό 8814/18.3.08 ερώτηση του Βουλευτή κ. Βασιλείου Οικονόμου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 35195/Η/1.4.08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 8814/18-3-08 την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Βασίλης Οικονόμου, και κατά το μέρος των αρμοδιοτήτων μας, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Ι) Το ΥΠΕΠΘ στο πλαίσιο του προγραμματισμού του για την εξασφάλιση της ομαλής λειτουργίας των σχολείων Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες σε διδακτικό προσωπικό που είναι ανάλογες του μαθητικού δυναμικού, του αριθμού ιδρυόμενων και καταργουμένων σχολείων, της παραγωγής των σχολείων και κατ'επέκταση της σύστασης νέων οργανικών θέσεων όπου απαιτείται η σύσταση τους μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών μεταθέσεων.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 του Ν. 1566/1985 και του Π.Δ. 154/1996, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει με το Π.Δ. 144/1997, μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών των μεταθέσεων και αποσπάσεων εκδίδονται οι εγκύκλιοι-προσεκλήσεις μόνιμου διορισμού των υποψηφίων Νηπιαγωγών και Δασκάλων από τους ενιαίους πίνακες αναπληρωτών και τους πίνακες διοριστών του Α.Σ.Ε.Π.

Στις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 6 του Ν.3255/2004 (ΦΕΚ 138/22-7-2004 τ.Α') ορίζεται ότι από την έναρξη του σχολ. έτους 2005-2006 και εφεξής οι διορισμοί εκπαιδευτικών Α/θμιας και Β/θμιας Εκπ/σης σε κενές οργανικές θέσεις πραγματοποιούνται α) σε ποσοστό 60% από όσους επιτυγχάνουν στο διαγωνισμό του ΑΣΕΠ και κατά σειρά βαθμολογίας και β) σε ποσοστό 40% από τον ενιαίο πίνακα αναπληρωτών, ο οποίος συντάσσεται κάθε έτος και στον οποίο κατατάσσονται οι εκπαιδευτικοί βάσει της πραγματικής προϋπηρεσίας προσωρινού αναπληρωτή ή ωρομισθίου εκπαιδευτικού σε σχολεία Α/θμιας και Β/θμιας Εκπ/σης αρμοδιότητας ΥΠΕΠΘ.

Βάσει των διατάξεων της παρ.3 του ίδιου άρθρου του προαναφερόμενου Ν.3255/2004, σε συνδυασμό με τις διατάξεις του άρθρου 6 του Ν.3454/2006 (ΦΕΚ 75/7-4-2006 τ.Α'), ορίζεται ότι από την έναρξη του σχολικού έτους 2004-2005 και εφεξής οι πολύτεκνοι εκπαιδευτικοί εγγράφονται μέχρι 30 Ιουλίου κάθε έτους σε ειδικό πίνακα και διορίζονται σε θέσεις εκπαιδευτικών των κλάδων ΠΕ Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης ανεξάρτητα από τη συμμετοχή τους σε διαγωνισμό του Α.Σ.Ε.Π. Για το σκοπό αυτό συνιστώνται οι αναγκαίες θέσεις εκπαιδευτικών με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων καθορίζονται τα ειδικότερα κριτήρια της σειράς διορισμού των υποψηφίων...

Σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.5 του ίδιου άρθρου του ίδιου ως άνω Νόμου ορίζεται ότι από την έναρξη του σχολ. έτους 2005-2006 η πρόσληψη προσωρινών αναπληρωτών σε σχολεία Α/θμιας και Β/θμιας Εκπ/σης γίνεται από ενιαίο πίνακα (πίνακα Β'), που συντάσσεται για κάθε έτος και στον οποίο κατατάσσονται με αίτησή τους, οι υποψήφιοι κατά σειρά, που εξαρτάται από το σύνολο των μορίων τους ως ακολούθως: α) από όσους έχουν προϋπηρεσία προσωρινού αναπληρωτή ή ωρομισθίου εκπαιδευτικού, ένα μόριο για κάθε μήνα προϋπηρεσίας, β) από όσους έλαβαν τη βαθμολογική βάση στον τελευταίο προ της συντάξεως του ως άνω πίνακα διαγωνισμού του ΑΣΕΠ (ΑΣΕΠ 2006), προσμετρώντας ένα μόριο για κάθε βαθμολογική μονάδα πάνω από τη βαθμολογική βάση, γ) από όσους έλαβαν τη βαθμολογική βάση στον αντίστοιχο προτελευταίο διαγωνισμό του ΑΣΕΠ (ΑΣΕΠ 2004), προσμετρώντας μισό μόριο για κάθε βαθμολογική μονάδα πάνω από τη βαθμολογική βάση. Όσοι υπάγονται σε περισσότερες της μίας από τις ανωτέρω περιπτώσεις λαμβάνουν τα μόρια αυτά αθροιστικά.

Ο προγραμματισμός για το διορισμό μόνιμου εκπαιδευτικού προσωπικού Α/θμιας Εκπ/σης σε κενές οργανικές θέσεις πραγματοποιείται σε διετία, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 6 του Ν.2525/1997 όπου ορίζεται ότι « το Ανώτατο Συμβούλιο Επιλογής Προσωπικού προκηρύσσει και διενεργεί, ανά διετία, με αφετηρία το έτος 1998, διαγωνισμό για την κατάρτιση πίνακα διοριστέων εκπαιδευτικών στα σχολεία Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης κατά κλάδους και ειδι-

κότητες που ισχύει για μία διετία».

Στις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 13 του Ν.3149/2003 (ΦΕΚ 141/10-6-2003 τ.Α') ορίζεται ότι αν εξαντληθεί ο πίνακας αναπληρωτών της ανωτέρω κατηγορίας, προσλαμβάνονται προσωρινοί αναπληρωτές από συμπληρωματικό πίνακα υποψηφίων, ο οποίος συντάσσεται ύστερα από πρόσκληση ενδιαφέροντος και στον οποίο κατατάσσονται οι αιτούντες με βάση την ημεροχρονολογία κτήσης του πτυχίου τους και σε περίπτωση σύμπτωσης της ημερομηνίας αυτής με το βαθμό του πτυχίου τους. Από τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 12 της αριθμ. 35557/Δ2/9-4-2003 (ΦΕΚ 465/17-4-2003 τ.Β') Ρυθμιστικής Απόφασης ο πίνακας αυτός χαρακτηρίζεται ως Πίνακας Γ'.

Επιπλέον, από τις διατάξεις της παρ. 7 του άρθρου 1 του Ν.3194/2003 (ΦΕΚ 267/ 20-11-2003 τ.Α') ορίζεται ότι για την προσφορά διδακτικού έργου σε περιορισμένο ωράριο είναι δυνατή η πρόσληψη από το σχολικό έτος 2003 - 2004 ωρομισθίων εκπαιδευτικών από τους πίνακες αναπληρωτών και ωρομισθίων για την ανάθεση διδασκαλίας μαθημάτων ξένης γλώσσας, φυσικής αγωγής, μουσικής, εισαγωγής στις νέες τεχνολογίες και καλλιτεχνικών μαθημάτων στα Δημοτικά σχολεία.

Επίσης το ΥΠΕΠΘ, μετά την έναρξη του εκάστοτε σχολικού έτους βρίσκεται σε διαρκή συνεργασία με τις Διευθύνσεις Α/θμιας Εκπ/σης για την αντιμετώπιση των λειτουργικών κενών, που προκύπτουν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Κατόπιν των ανωτέρω καθίσταται σαφές ότι προσλήψεις εκπαιδευτικών Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης μέσω των προγραμμάτων stage σε σχολεία αρμοδιότητας του ΥΠΕΠΘ, δεν προβλέπεται για εκπαιδευτικούς.

ΙΙ) Όσον αφορά στην καθυστέρηση καταβολής των δεδουλευμένων των ωρομισθίων εκπαιδευτικών, αρμόδιες είναι οι κατά τόπους Διευθύνσεις Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, στις οποίες η Διεύθυνση Οικονομικών Υποθέσεων του ΥΠΕΠΘ μεταβιβάζει τις πιστώσεις για την καταβολή των αποδοχών τους. Ειδικότερα στην Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση δεν εκκρεμεί καταβολή αποδοχών ούτε αναπληρωτών ούτε ωρομισθίων.

ΙΙΙ) Τέλος, από το ΥΠΕΠΘ εστάλη σε όλα τα Δημοτικά σχολεία το αριθμ. Φ.50/47/13446/Γ1/30-01-08 έγγραφο με θέμα «Τραπεζοκόμοι στα ολοήμερα σχολεία», με σκοπό τη συλλογή στοιχείων σχετικά με την εξυπηρέτηση αναγκών των σχολείων σε βοηθητικό προσωπικό, (γραμματειακή υποστήριξη, διεκπεραίωση αλληλογραφίας, φωτοτυπίες, σίτιση μαθητών κ.λπ.). Το βοηθητικό προσωπικό έχει ως σκοπό να εξυπηρετεί πρωτίστως τις ανάγκες της σίτισης των μαθητών.

Ο Υφυπουργός

ΑΝΔΡΕΑΣ Θ. Λ ΥΚΟΥΡΕΝΤΖΟΣ

8. Στην με αριθμό 9281/28.3.08 ερώτηση της Βουλευτού κ. Χρυσής Αράπογλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1053445/2958/0010ΑΓ/13.5.08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της (α) σχετικής που μας διαβιβάστηκε από το Υπουργείο Εσωτερικών με το (β) σχετικό, την οποία κατέθεσε στην Βουλή η Βουλευτής κ. Χρύσα Αράπογλου με θέμα «Αξιοποίηση των λίγων ελεύθερων χώρων που έχουν απομείνει στην πόλη της Θεσσαλονίκης», σας γνωρίζουμε ότι η περιφερειακή μας Υπηρεσία (Κτηματική Υπηρεσία Θεσσαλονίκης) με το υπ' αριθμ. 2879/5-5-2008 έγγραφο της μας ανέφερε τα εξής:

1. Τα αναφερόμενα στις παραγράφους (1), (2) και (3) της πρώτης σελίδας της ερώτησης ακίνητα (πρώην βιομηχανικού συγκροτήματος των Μύλων Αλλατίνης, φερόμενης ιδιοκτησίας Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας, επί της οδού Μ. Αλεξάνδρου και περιοχής Σαράντα Εκκλησιών Θεσσαλονίκης) δεν είναι καταγεγραμμένα δημόσια ή ανταλλάξιμα κτήματα και επομένως είναι εκτός αρμοδιότητας του Υπουργείου μας.

2. Από τα αναφερόμενα στην παράγραφο (4) ακίνητα του Δήμου Καλαμαριάς α) Οι πρώην καπναποθήκες στην Νέα Κρήνη είναι ιδιωτικό ακίνητο και επομένως εκτός αρμοδιότητας του Υπουργείου μας.

β) Για την διάνοιξη της οδού Πόντου και των λοιπών αποζημιώσεων υπόχρεος είναι ο Δήμος Καλαμαριάς.

γ) Το πρώην Στρατόπεδο Κόδρα αποτελείται εν μέρει από τα δημόσια κτήματα (ΒΚ 2664, 2665, 2666, 2667, 2875, 2876, 2885 και 2886), εν μέρει από το ανταλλάξιμο κτήμα ΑΚ 18461, εκτάσεως 180.839,92 τ.μ. και εν μέρει από ιδιοκτησίες ιδιωτών. Κατά το μεγαλύτερο μέρος της έκτασης το στρατόπεδο είναι χαρακτηρισμένος αρχαιολογικός χώρος ΦΕΚ 727 τ. Β'/1995, και οι υπόλοιποι χώροι έχουν χαρακτηριστεί ως χώροι πρασίνου και αθλητισμού με τα ΦΕΚ 149 τ.Δ'/1963, 1019 τ.Δ'/1987, και 419 τ.Δ'/1999. Όσον αφορά τα στρατιωτικά κτίρια έχουν χαρακτηριστεί μνημεία (ΦΕΚ 113/ΑΑΠ/2007).

Από τα δημόσια κτήματα το πρώτο ΒΚ 2664, έκτασης 17.500 τ.μ., έχει παραχωρηθεί κατά κυριότητα στο Υπουργείο Πολιτισμού. Τα υπόλοιπα δημόσια κτήματα, συνολικής έκτασης 42.820 τ.μ., καθώς και το προαναφερθέν ανταλλάξιμο κτήμα ΑΚ 18461, εκτάσεως 180.839,92 τ.μ. βρίσκονται στη διαχείριση του Υπουργείου μας εν αναμονή απόφασης παραχώρησής τους στο ΥΠΕΧΩΔΕ, ή στο Δήμο Καλαμαριάς ή σε άλλο φορέα για την υλοποίηση των χρήσεων γης.

Αναφορικά με τον συνολικό σχεδιασμό και αξιοποίηση όλων των ελεύθερων χώρων Ν. Θεσσαλονίκης μας ενημέρωσε ότι:

α) Το θέμα του πολεοδομικού σχεδιασμού και των αποχαρακτηρισμών οικοπέδων είναι αντικείμενο του ΥΠΕΧΩΔΕ και των ΟΤΑ.

β) Για την παραλιακή ζώνη στην Αρετσού και στο Καραμπουρνάκι ισχύουν τα ακόλουθα:

- Οι κοινόχρηστες εκτός συναλλαγής εκτάσεις αιγιαλού και παραλίας έχουν παραχωρηθεί κατά χρήση στο Δήμο Καλαμαριάς.

- Τα υπάρχοντα δημόσια κτήματα μισθώνονται από την ΚΕΔ στους Ναυτικούς Ομίλους Θεσσαλονίκης (στο Καραμπουρνάκι και Καλαμαριάς (στην Αρετσού)

- Επίσης στην Αρετσού υπάρχουν τουριστικά δημόσια κτήματα που διαχειρίζονται από την ΕΤΑ Α.Ε. (σχετ: το 2879/5-5-08 έγγραφο).

Τέλος, σχετικά με τα Στρατόπεδα και ύστερα από το αρ. 420/24-1-08 προηγούμενο έγγραφο της Κτηματικής Υπηρεσίας Θεσσαλονίκης, προκύπτουν τα εξής:

1. Εντός του Στρατοπέδου «Παύλου Μελά» εμπίπτουν:

* Το δημόσιο κτήμα ΒΚ 2654 εμβαδού 15.000,07 τ.μ. που παραδόθηκε από το ΤΕΘΑ στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών και που στη συνέχεια παραχωρήθηκε από την ΚΕΔ κατά χρήση στο Δήμο Σταυρούπολης.

* Το δημόσιο κτήμα ΒΚ 2659 εμβαδού 15.000,83 τ.μ. που παραδόθηκε από το ΤΕΘΑ στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών και που στη συνέχεια παραχωρήθηκε από την ΚΕΔ κατά χρήση στο Δήμο Πολίχνης.

* Το δημόσιο κτήμα ΒΚ 2246 εκτάσεως 110.292 τ.μ. που στο Ελληνικό Δημόσιο (Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών) ανήκουν τα 3/6 εξ' αδιαιρέτου της έκτασης αυτής. Το υπόλοιπο ποσοστό ανήκει στους κληρονόμους Μοδιάνο.

* Το ανταλλάξιμο κτήμα ΑΚ 19246, το οποίο δεν έχει παραδοθεί στην Υπηρεσία μας προκειμένου να γίνει η διαχείρισή του.

2. Το Στρατόπεδο «Καρατάσου» εμπίπτει στο ανταλλάξιμο κτήμα ΑΚ 11978 και διεκδικείται από το ΤΕΘΑ ενώπιον του Γνωμοδοτικού Συμβουλίου Υπουργείου Οικονομικών.

3. Το Στρατόπεδο «Ζιάκα» εμπίπτει στο ανταλλάξιμο κτήμα ΑΚ 5424, εκτάσεως 134.110,00 τ.μ. και με το από 20-7-2006 πρωτόκολλο παράδοσης και παραλαβής παραλάβαμε έκταση 12.085,25 τμ. από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, την οποία και παραδώσαμε στην ΚΕΔ. Η υπόλοιπη έκταση δεν έχει παραδοθεί στο Υπουργείο μας από το ΤΕΘΑ.

4. Το Στρατόπεδο «Μεγάλου Αλεξάνδρου» εμπίπτει στο ανταλλάξιμο κτήμα ΑΚ 5749 όπως και το Στρατόπεδο «Παπακυριαζή» Με τα από 31-8-2005, 1-7-2003 και 10-10-2007 πρωτόκολλα παράδοσης και παραλαβής παραλάβαμε συνολική έκταση 69.152,90 τ.μ. του στρατοπέδου «Μεγάλου Αλεξάνδρου», την οποία και παραδώσαμε στην ΚΕΔ. (σχετ: 420/24.1.08 έγγραφο).

Ο Υφυπουργός
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΠΕΖΑΣ

9. Στην με αριθμό 8267/12.3.08 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ιωάννη Σκουλά δόθηκε με το υπ' αριθμ. 33003/Π/31.3.08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 8267/12-3-08, την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γιάννης Σκουλάς σχετικά με την αναπλήρωση χαμένων διδακτικών ωρών και τις πενήνήμερες εκδρομές, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Ι. Η αρμόδια Υπηρεσία του ΥΠ.Ε.Π.Θ., ελέγχοντας διεξοδικά την πορεία της ύλης στα Πανελλαδικά εξεταζόμενα μαθήματα σε όλα τα Γενικά Λύκεια της χώρας, διαπίστωσε καθυστερήσεις εξαιτίας καιρικών φαινομένων, φυσικών καταστροφών, καταλήψεων, κ.λπ..

Δεδομένου ότι η ολοκλήρωση της προβλεπόμενης ύλης σε όλες τις τάξεις του Γυμνασίου και του Λυκείου είναι από τους βασικούς στόχους της εκπαιδευτικής διαδικασίας ώστε να υπάρχει συνέχεια στη γνώση και συνέπεια στην αξιολόγηση και ότι το δημόσιο σχολείο έχει την υποχρέωση να προστατεύει τους μαθητές, το ΥΠ.Ε.Π.Θ. προέβη στην έκδοση της αρ.22143/Γ2/21-2-08 Υπουργικής Απόφασης η οποία ορίζει τους τρόπους αναπλήρωσης των χαμένων διδακτικών ωρών που οφείλονται σε διάφορα αίτια και όχι μόνο σε καταλήψεις, αποζημιώνοντας υπερωριακά τους εκπαιδευτικούς που προσφέρουν έργο πέραν του υποχρεωτικού τους ωραρίου. Η περικοπή των πολυήμερων (πενθήμερων) εκδρομών είναι ένας από τους τρόπους αναπλήρωσης.

ΙΙ. Το ΥΠ.Ε.Π.Θ., αντιμετωπίζοντας με αίσθημα ευθύνης το ζήτημα σχολικών εκδρομών, προέβη στην έκδοση της αρ.13324/Γ2/07.02.2006 (Φ.Ε.Κ.206/τ.Β'/13.02.2006) Υπουργικής Απόφασης.

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 της ως άνω Υπουργικής Απόφασης:

Α) Οι εκπαιδευτικές εκδρομές οργανώνονται από το σχολείο υπό την ευθύνη του Διευθυντή και, ειδικά για τις πολυήμερες εκδρομές, το σχολείο ζητά περισσότερες από μία κλειστές προσφορές από ταξιδιωτικά γραφεία. Με την προσφορά κατατίθεται από το ταξιδιωτικό γραφείο απαραίτητως και υπεύθυνη δήλωση ότι διαθέτει ειδικό σήμα λειτουργίας, το οποίο βρίσκεται σε ισχύ (παρ. 1 και 2).

Β) Για την αξιολόγηση των προσφορών και την επιλογή της καλύτερης, συγκροτείται επιτροπή, με Πρόξενό του Διευθυντή του σχολείου, η οποία αποτελείται από τον ίδιο, ως πρόεδρο, δύο συνοδούς - εκπαιδευτικούς που ορίζονται από το Σύλλογο των Διδασκόντων Καθηγητών, έναν εκπρόσωπο του Συλλόγου Γονέων και Κηδεμόνων, εφόσον λειτουργεί τέτοιος σύλλογος, και από εκπροσώπους του Συμβουλίου ή των Συμβουλίων των μαθητικών κοινοτήτων που θα λάβουν μέρος στην εκδρομή, οι οποίοι εκπροσωπούνται με μία (1) ψήφο (παρ. 3).

Γ) Μετά την αξιολόγηση των προσφορών και την τελική επιλογή, το σχολείο συντάσσει ιδιωτικό συμφωνητικό που υπογράφεται από τα συμβαλλόμενα μέρη, στο οποίο περιλαμβάνονται απαραίτητως τα εξής:

α) Αναλυτικό πρόγραμμα της εκδρομής.

β) Όνομα ξενοδοχείου, κατηγορία, αριθμός δωματίων και κλινών και οι παρεχόμενες από αυτό υπηρεσίες.

γ) Ασφάλεια αστικής επαγγελματικής ευθύνης.

δ) Κόστος της εκδρομής ανά μαθητή (παρ. 4).

Στο πλαίσιο αυτό, είναι δυνατό να ζητείται από το ταξιδιωτικό γραφείο οποιαδήποτε παροχή κρίνει η επιτροπή ότι είναι απαραίτητη για τη συγκεκριμένη εκδρομή, όπως η παρουσία γιατρού στην εκδρομή ή δύο οδηγών στο όχημα μεταφοράς των μαθητών.

Δ) Μετά τον προγραμματισμό των πολυήμερων εκδρομών, το σχολείο με ευθύνη του Διευθυντή, συμπληρώνει τον τυποποιημένο πίνακα των στοιχείων της εκδρομής σε ειδική ηλεκτρονική διεύθυνση του ΥΠ.Ε.Π.Θ. <http://survey.sch.gr>, προκειμένου να ενημερώνονται οι Υπηρεσίες άλλων Υπουργείων, οι Περιφέρειες και οι Νομαρχίες του τόπου προορισμού των εκδρομών, ώστε να λαμβάνεται κάθε αναγκαίο μέτρο για την ασφαλή μετακίνηση των μαθητών και την τήρηση των διατάξεων που καθορίζουν τους όρους λειτουργίας των χώρων διαμονής, εστίασης

και ψυχαγωγίας (παρ. 6).

Ε) Οι μετακινήσεις των μαθητών είναι δυνατό να πραγματοποιούνται με όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς με την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι ασφάλειας για καθένα από αυτά (παρ. 7).

Επίσης, σας πληροφορούμε ότι, το ΥΠ.Ε.Π.Θ. συνεργάζεται στενά με τις Νομαρχίες και τα Υπουργεία Εσωτερικών, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής. Ειδικότερα, από το Υπουργείο Εσωτερικών (πρώην Δημόσιας Τάξης) εκδίδεται κάθε χρόνο εγκύκλιος (αρ. πρωτ. 2506/13-03-2006) με θέμα: «Μέτρα για την ασφαλή διακίνηση και διαμονή των μαθητών κατά τις σχολικές εκδρομές -Έλεγχοι και εφαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας», με την οποία ενεργοποιούνται στο έπακρο όλες οι αρμόδιες υφιστάμενες Υπηρεσίες προς την κατεύθυνση της προστασίας των εκδρομών μαθητών.

Τέλος, το ΥΠ.Ε.Π.Θ. αντιμετωπίζει με αίσθημα ευθύνης τα ζητήματα των σχολικών εκδρομών, αφενός μεν, προβάλλοντας την αξία τους ως αναγκαίο συμπλήρωμα της αγωγής των μαθητών, αφετέρου δε, ορίζοντας τους όρους και τις προϋποθέσεις για την ασφαλή διεξαγωγή τους.

Ο Υφυπουργός
ΑΝΔΡΕΑΣ Θ. Α. ΥΚΟΥΡΕΝΤΖΟΣ»

10. Στην με αριθμό 8274/12.3.08 ερώτηση του Βουλευτή κ. Νικολάου Τσούκαλη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 7017/ΙΗ/8058 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εσωτερικών η ακόλουθη απάντησή:

«Σε απάντηση της ανωτέρω ερώτησης, που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ν. ΤΣΟΥΚΑΛΗΣ, σας γνωρίζουμε ότι πάγια πολιτική μας είναι όπως κάθε καταγγελία ή πληροφορία, για ανάρμοστη συμπεριφορά αστυνομικού, κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του ή όταν ευρίσκεται εκτός διατεταγμένης υπηρεσίας και γενικά για ενέργεια ή παράλειψη των αστυνομικών αντίθετη με το Σύνταγμα, τους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς και την ηθική τάξη, εξετάζεται σε βάθος, με ιδιαίτερη προσοχή και σχολαστικότητα και εφόσον διαπιστωθεί παράβαση αυτών εφαρμόζεται με αυστηρότητα η κείμενη νομοθεσία. Η ευαισθησία μας αυτή για την πάταξη κάθε πράξης ή παράλειψης που δεν συμβιβάζεται με το λειτούργημα του αστυνομικού είναι αταλάντευτη.

Στα πλαίσια αυτά, εξ αφορμής των καταγγελλομένων με την ερώτηση του κ. Βουλευτού, την 18-03-2008, διατάχθηκε από την Υπηρεσία η διενέργεια προκαταρκτικής έρευνας, σύμφωνα με το άρθρο 22 του π.δ. 22/1996, προκειμένου να εξακριβωθεί η βασιμότητα ή όχι των καταγγελλομένων και εφόσον προκύψουν πειθαρχικές ευθύνες σε βάρος αστυνομικών, αυτές θα καταλογιστούν. Αν κατά την πορεία της εν λόγω έρευνας προκύψουν στοιχεία τέτοιας βαρύτητας που να δικαιολογούν τη διενέργεια Ένορκης Διοικητικής Εξέτασης, αυτή θα διαταχθεί.

Αναφορικά με το θέμα της παραμονής των παράνομων μεταναστών (ενήλικων και ανηλίκων) στην Πάτρα, ενημερώθηκε η Εθνική Αντιπροσωπεία την 04-02-2008, κατά τη συζήτηση των 523/ 29-01-2008 και 5301/29-01-2008 επικαίρων ερωτήσεων, που κατέθεσαν ο ερωτών κ. Βουλευτής και ο Βουλευτής κ. Ν. Καραθανασόπουλος, αντίστοιχα.

Πέραν αυτών σας γνωρίζουμε ότι, με τις διατάξεις του αρ. 19 του π.δ. 22012007, επιλύσαμε ένα χρόνιο πρόβλημα που αφορούσε τη μεταχείριση των ασυνόδευτων ανηλίκων και ειδικότερα αυτών που δεν έχουν ζητήσει πολιτικό άσυλο. Συγκεκριμένα, οι αρμόδιες Αρχές λαμβάνουν αμέσως τα κατάλληλα μέτρα, ώστε να εξασφαλίζεται η αναγκαία εκπροσώπησή τους. Προς αυτό ενημερώνουν τον Εισαγγελέα Ανηλίκων, ο οποίος ενεργεί ως προσωρινός επίτροπος και προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες για το διορισμό επιτρόπου του ανηλίκου. Στις περιπτώσεις που ο ασυνόδευτος ανήλικος υποβάλει αίτηση ασύλου, οι αρμόδιες Αρχές διασφαλίζουν ότι οι ανάγκες στέγασής του ικανοποιούνται με τη φιλοξενία του σε ενήλικους συγγενείς, σε ανάδοχο οικογένεια, σε κέντρα φιλοξενίας με ειδική υποδομή για ανηλίκους ή σε άλλους κατάλληλους χώρους και ότι η στέ-

γασή του παιδιού το προστατεύει από τον κίνδυνο της εμπορίας ή εκμετάλλευσης. Επίσης, ενεργούν για την από κοινού στέγαση και συμβίωση των αδελφών, λαμβάνοντας υπόψη την ηλικία, την ωριμότητα και γενικά το συμφέρον κάθε ανηλίκου, ενώ παράλληλα προσπαθούν να εντοπίσουν το συντομότερο δυνατό τα μέλη της οικογένειάς του. Το προσωπικό δε που ασχολείται με υποθέσεις ασυνόδευτων ανηλίκων διαθέτει κατάλληλη κατάρτιση σχετικά με τις ανάγκες των ανηλίκων.

Πρέπει στο σημείο αυτό να επισημάνουμε ότι σταθερή επιδίωξη των ελληνικών Υπηρεσιών παραμένει η δημιουργία κατάλληλων συνθηκών προσωρινής κράτησης των παρανόμως εισερχομένων στη χώρα. Για το λόγο αυτό προωθούμε την έκδοση Κοινής Υπουργικής Απόφασης, βάσει της νομοθετικής εξουσιοδότησης του άρθρου 81 του ν. 3386/2005. Με τις διατάξεις της απόφασης αυτής προβλέπεται η δημιουργία ειδικών χώρων παραμονής των υπό απέλαση αλλοδαπών, κυρίως στα σημεία εισόδου, ενώ ειδικότερα στην Αττική προβλέπεται η δημιουργία τριών σύγχρονων ειδικών χώρων παραμονής με πρόβλεψη φιλοξενίας των ανηλίκων, εξασφαλίζοντας ανθρωπίνες συνθήκες παραμονής και διαβίωσης. Οι όροι υγιεινής θα τηρούνται πλήρως και επαρκώς, θα υπάρχουν ειδικές διατάξεις για την παραμονή οικογενειών και ανηλίκων και θα προβλέπονται επίσης χώροι αναψυχής, αθλοπαιδιών και θρησκευτικής λατρείας.

Πέραν του προβλεπόμενου διοικητικού προσωπικού, οι ειδικόι χώροι θα στελεχωθούν με το κατάλληλο ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό.

Μέσω δε των αρμοδίων Υπηρεσιών του Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης διασφαλίζονται και ικανοποιούνται οι ανάγκες στέγασης των ανηλίκων σε Κέντρα φιλοξενίας με ειδικές ρυθμίσεις για ανηλίκους. Παράλληλα το Υπουργείο μας, με σχέδιο Κοινής Υπουργικής Απόφασης που προωθεί, προχωρά στην εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου προγράμματος δράσης (ΕΣΤΙΑ) για την ομαλή προσαρμογή και κοινωνική ένταξη των υπηκόων τρίτων χωρών που διαμένουν νόμιμα στην ελληνική επικράτεια.

Σε ό,τι αφορά τους ανηλίκους αλλοδαπούς στην Πάτρα, σας πληροφορούμε ότι, σε επικοινωνία της αρμόδιας Υπηρεσίας μας με τη Διεύθυνση Πρόνοιας του Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, αυτή της γνώρισε ότι αναζητεί χώρους για να φιλοξενηθεί 160 ανηλίκους που διαμένουν στον καταυλισμό στην Πάτρα και προσανατολίζεται στη μίσθωση ξενοδοχείου για τη στέγασή τους.

Τέλος, στα Υπουργεία Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης και Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, διαβιβάζουμε φωτοτυπία της ερώτησης, προκειμένου να σας ενημερώσουν για τα θέματα της αρμοδιότητάς τους.

Ο Υφυπουργός
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΧΗΝΟΦΩΤΗΣ»

11. Στην με αριθμό 337/9-7-08 ερώτηση της Βουλευτού κ. Μαρίας Δαμανάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΥΠΠΟ/ΓΡ.ΥΠ./ΚΕ/11/23-7-08 έγγραφο από τον Υπουργό Πολιτισμού η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της με αριθμ. πρωτοκόλλου 337/9.7.08 ερώτησης της Βουλευτού κ. Μαρίας Δαμανάκη-ίκα σύμφωνα με τα στοιχεία που έθεσαν υπόψη μας οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού, σας γνωρίζουμε τα εξής

Ο λόφος του Ακροκορίνθου, όπου και το ομώνυμο κάστρο, περιβάλλεται βόρεια από την Νέα Εθνική οδό Αθηνών - Πατρών, νότια από την εθνική Οδό Κορίνθου-Τρίπολης, ανατολικά από την επαρχιακή οδό που οδηγεί στο Άργος και δυτικά από ρεματιά (πίσω από τον λοφίσκο όπου βρίσκεται η οχύρωση γνωστή ως Καστράκι η Πεντεσκούφι) .

Στους πρόποδες του λόφου υπάρχουν καλλιεργήσιμες εκτάσεις, οριοθετημένοι οικισμοί, μεμονωμένα κτίσματα, δασικές και χορτολιβαδικές εκτάσεις, προστατευόμενη περιοχή του δικτύου NATURA, καθώς και διάσπαρτα μνημεία. Στους βόρειους πρόποδες βρίσκεται ο οικισμός της Αρχαίας Κορίνθου, οριοθετημένος με τις αριθμ. 5931/12.12.85 και 4777/16.6.93 Νομαρχιακές Αποφάσεις, ενώ στην νότια πλευρά του λόφου βρίσκονται οι οικισμοί Σολωμού και Μπεκιάνικων, οριοθετημένοι με την αριθμ. 7253/12.12.84 Νομαρχιακή Απόφαση. Το κάστρο

του Ακροκορινθίου αποτελεί το πιο σημαντικό οχυρωματικό έργο της περιοχής στην αρχαιότητα. Διακρίνονται τμήματα τείχους των αρχαίων και βυζαντινών χρόνων, της εποχής της Φραγκοκρατίας, της Ενετοκρατίας και της Τουρκοκρατίας. Καταλαμβάνει έκταση 240.000 τ.μ. περίπου και αποτελείται από τρεις επάλληλες ζώνες οχύρωσης με ισάριθμους επιβλητικούς πυλώνες που οδηγούν στο εσωτερικό του κάστρου, όπου εντοπίζεται πληθώρα κτισμάτων (ναοί, τζαμιά, κρήνες κλπ.).

Μετά την δημοσίευση του νέου Αρχαιολογικού Νόμου (Ν. 3028/2002 ΦΕΚ 153/Α/22.6.2002) η αρμόδια υπηρεσία προέβη στην υποβολή πρότασης αναδιοργάνωσης της υφιστάμενης αδόμητης Α' Ζώνης και στη θέσπιση Β' Ζώνης στην εκτός σχεδίου περιοχή, όπου επιτρέπεται η δόμηση με όρους.

Με αφορμή την παραπάνω πρόταση και όπως προβλέπεται στην παράγραφο 2 του άρθρου 13 του Ν. 3028, η ολομέλεια του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου διενήργησε αυτοψία στο κάστρο του Ακροκορινθίου στις 15.12.2005, προκειμένου να διατυπώσει άποψη σχετικά με τα προτεινόμενα όρια των ζωνών.

Έπειτα από τα παραπάνω το Συμβούλιο στην αριθμ. 23/04.07.2006 Συνεδρία του γνωμοδότησε ομόφωνα υπέρ της θεσμοθέτησης ζωνών Α' και Β' προστασίας του κάστρου Ακροκορινθίου. Η γνωμοδότηση υλοποιήθηκε με την αριθμ. ΥΠ.ΠΟ./ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Β1/Φ50/67929/3339/29.8.2006(ΦΕΚ 7/ΑΑΠ/25.9.2006) Υ.Α. «Θεσμοθέτηση ζωνών Α' και Β' προστασίας του κάστρου Ακροκορινθίου». Σύμφωνα με την απόφαση αυτή όλος σχεδόν ο λόφος έχει χαρακτηριστεί ως Α' αδόμητη ζώνη απολύτου προστασίας, για την οποία ισχύουν τα ακόλουθα:

Α) Απαγορεύεται οποιαδήποτε αλλοίωση του εδάφους, η δόμηση καθώς και οποιαδήποτε κατασκευή για την οποία απαιτείται ή όχι έγκριση της αρμόδιας Πολεοδομικής Αρχής. Επιτρέπεται μόνο η κατασκευή βοηθητικών κτισμάτων και εργασιών διαμόρφωσης, αποκλειστικά και μόνο για την εξυπηρέτηση των αναγκών του κάστρου και των επισκεπτών του.

Β) Οι βασικές εκτάσεις θα διατηρήσουν το χαρακτήρα τους. Οι αναδασώσεις, καθώς και κάθε συναφές με την προστασία των δασών έργο επιτρέπεται μόνο εφόσον υπάρχει η προηγούμενη έγκριση και εποπτεία των αρμόδιων Εφορειών Αρχαιοτήτων (25η ΕΒΑ και ΛΖ' ΕΠΚΑ).

Γ) Απαγορεύεται η διάνοξη νέων οδών. Επιτρέπεται μόνο η συντήρηση των υφισταμένων χωρίς δυνατότητα μελλοντικής διαπλάτυνσης ή ασφαλτόστρωσης.

Δ) Επιτρέπεται αποκλειστικά η γεωργική χρήση της γης και μόνο για ανοικτές καλλιέργειες.

Ε) Επιτρέπονται, μετά από έγκριση της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας, κατασκευές και δραστηριότητες που εξυπηρετούν αποκλειστικά τη γεωργική χρήση της γης, οι οποίες είναι βαθιά άροση, υπόγειες δεξαμενές διαστάσεων 3,0Χ5,0 μ. και βάθους μέχρι 2,00 μ., γεωτρήσεις και αντλιοστάσια.

Στ) Η μεταφορά ηλεκτρικής ενέργειας για χρήση αποκλειστικά γεωργική (αντλιοστάσια), θα έχει την προηγούμενη έγκριση των συναρμόδιων 25η Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων και ΛΖ' Εφορεία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων.

Παράλληλα, η Διεύθυνση Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Αρχαιοτήτων προχώρησε στη σύνταξη «σχεδίου» Κοινής Υπουργικής Απόφασης μεταξύ ΥΠ.ΠΟ. και ΥΠ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για τους όρους δόμησης στη Β' Ζώνη προστασίας του Ακροκορινθίου. Πρόκειται για τμήμα της περιοχής πέριξ της αδόμητης ζώνης, η οποία βρίσκεται στους βορειοδυτικούς πρόποδες του λόφου. Το «σχέδιο» εστάθη στο Τμήμα Παραδοσιακών Οικισμών του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και εγκρίθηκε μετά την σχετική γνωμοδότηση του ΚΣΧΟΠ, όπως αυτή διατυπώθηκε στην αρ. 19/23.5.2007 Συνεδρία του.

Έπειτα από τα παραπάνω δημοσιεύθηκε η αριθμ. ΥΠ.ΠΟ./ΓΔΑΠΚ/ΑΡΧ/Β1/Φ50/1498/79 ΦΕΚ 12/Δ/18.1.2008 Κοινή Υπουργική Απόφαση που αφορά στον καθορισμό χρήσεων γης και όρων δόμησης εντός των ορίων της ζώνης Β' προστασίας του κάστρου Ακροκορινθίου. Οι όροι δόμησης και οι επιτρεπόμενες χρήσεις που έχουν θεσπισθεί με την παραπάνω Κ.Υ.Α. συντελούν στον επαρκέστερο έλεγχο της περιοχής από την αρμόδια υπηρεσία, αφού προβλέπεται η κατασκευή κτισμάτων με μορφολογική συνάφεια και ήπιες χρήσεις που δεν θα προ-

καλούν έμμεση βλάβη στο χώρο.

Ο Υπουργός
ΜΙΧΑΗΛΣ ΛΙΑΠΗΣ»

12. Στην με αριθμό 902/11-7-08 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ντίνου Βρετού δόθηκε με το υπ' αριθμ. 1220/12-8-08 έγγραφο από τον Υφυπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της ανωτέρω σχετικής ερώτησης και σύμφωνα με τα στοιχεία των αρμόδιων Υπηρεσιών, σας ενημερώνουμε για τα εξής:

Είναι πράγματι γεγονός ότι το οδικό δίκτυο της Χώρας μας έχει μια ποιοτική και λειτουργική υστέρηση αρκετών δεκαετιών σε σχέση με το δίκτυο των κεντροευρωπαϊκών χωρών. Την μεγάλη αυτή υστέρηση καλύπτει σήμερα το ΥΠΕΧΩΔΕ και ενδεικτικά:

- Αναβαθμίζει ριζικά την ποιότητα, την χωρητικότητα και την ασφάλεια του οδικού περιβάλλοντος, κατασκευάζοντας σήμερα το μεγαλύτερο πρόγραμμα έργων οδοποιίας που γνώρισε ποτέ η χώρα, συνολικού ύψους 17 και πλέον δις. ευρώ.

- Ολοκλήρωσε όλους τους διαγωνισμούς, κύρωσε με Νόμους τις Συμβάσεις και έχει ήδη αρχίσει τους νέους μεγάλους αυτοκινητόδρομους, τους «Δρόμους Ανάπτυξης» πρόκειται για 1.417 χλμ. σύγχρονων και ασφαλών αυτοκινητοδρόμων, που δημιουργούν νέες σύγχρονες υποδομές για ταχύρυθμη ανάπτυξη και έξοδο από την απομόνωση μεγάλων περιοχών της Περιφέρειας.

- Εξέδωσε Αποφάσεις χρηματοδότηση για την συντήρηση του Εθνικού Οδικού Δικτύου (ΠΔ55), συνολικού ύψους περίπου 100.000.000 (πόροι από την ΤΕΟ ΑΕ).

- Εκπονεί μελέτες και κατασκευάζει ειδικά έργα στα πλαίσια της οδικής ασφάλειας.

1. Στα ειδικά έργα Οδικής Ασφάλειας υλοποιούνται:

Α) Η ανάπτυξη μεθοδολογίας αξιολόγησης και συστήματος καταγραφής δεδομένων για την αποτίμηση της αποτελεσματικότητας επεμβάσεων οδικής ασφάλειας.

Η σύμβαση έχει ανατεθεί και αναμένεται η ολοκλήρωσή της μέχρι το τέλος του 2008.

Β) Τυποποίηση σήμανσης κόμβων και ομογενοποίηση σήμανσης κατά κατηγορία Οδικού Δικτύου (Διευρωπαϊκό, λοιπό εθνικό, επαρχιακό, δημοτικό, ή κοινοτικό).

Το τεύχος ολοκληρώνεται, μετά και από τις τελευταίες διορθώσεις και θα αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του ΥΠΕΧΩΔΕ.

Γ) Καθορισμός αξιοπίστων ορίων ταχύτητας στο εθνικό δίκτυο.

Έχουν εγκριθεί οι τεχνικές προδιαγραφές, έχουν αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του ΥΠΕΧΩΔΕ και εκπονούνται μελέτες αξιοπίστων ορίων στους άξονες Αντίρριο - Ιωάννινα, Πάτρα - Πύργος, Θεσσαλονίκη - Στρυμόνας, Βόρειος Οδικός άξονας Κρήτης.

Τα νέα όρια θα τοποθετηθούν εντός του 2009.

Ήδη έχουν τοποθετηθεί νέα όρια στο Κόρινθος - Τρίπολη και Κόρινθος - Πάτρα.

Δ) Κωδικοποίηση και Εφαρμογή νέας χιλιόμετρησης.

Ε) Δημιουργία ηλεκτρονικού μητρώου οδών.

Αποτελείται από τρία υποέργα συνολικού προϋπολογισμού 2.050.000,00 ευρώ.

- Δημιουργία Βάσης Δεδομένων Οδικού Δικτύου με προϋπολογισμό 350.000,00 ευρώ.

Αφορά την ψηφιοποίηση του οδικού δικτύου (επαρχιακό, εθνικό).

Ολοκληρώνεται το Νοέμβριο του 2008.

- Καταγραφή Οδικού Δικτύου. Αφορά την λεπτομερή καταγραφή 1.000 χλμ. Με προϋπολογισμό 1.000.000,00 ευρώ.

Η σύμβαση ολοκληρώνεται το Νοέμβριο του 2008.

- Ανάπτυξη Γεωγραφικού Συστήματος πληροφοριών και Ανάπτυξη Εφαρμογής με προϋπολογισμό 700.000,00 ευρώ.

Εκκρεμεί η ανάθεση του έργου από δικαστική προσφυγή του ενδιαφερόμενου.

Στ) Βελτίωση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στα μεγάλα Αστικά Κέντρα Αθήνας - Θεσσαλονίκης. Οι μελέτες έχουν ολο-

κληρωθεί και αναμένεται η δημοπράτηση των έργων.

2. Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Οδικό Αξονες, Λιμάνια, Αστική Ανάπτυξη 2000-2006» χρηματοδοτεί όπως προαναφέρθηκε την κατασκευή και ολοκλήρωση σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων, διευρωπαϊκού και εθνικού δικτύου, σε όλη τη χώρα, συγκεκριμένα, δίνεται έμφαση στην ανάπτυξη της βασικής κύριας υποδομής των Διευρωπαϊκών Δικτύων της χώρας, (Δρόμοι Ανάπτυξης και λοιπά λειτουργικά τμήματα των οδικών αξόνων ΠΑΘΕ, Εγνατίας Οδού και Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης) και στην κατασκευή σημαντικών οδικών αξόνων και συνδέσεων περιφερειακού χαρακτήρα σε επιλεγμένα νησιά και την ηπειρωτική Ελλάδα. Επίσης, από το ΕΠ-ΟΑΛΑΑ χρηματοδοτούνται δράσεις που αφορούν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και διαχείρισης της κυκλοφορίας στους βασικούς αυτοκινητοδρόμους της χώρας και τα μεγάλα αστικά κέντρα.

Ειδικότερα υλοποιούνται:

α) Βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις (δηλαδή παρεμβάσεις σχετικά μικρού κόστους και άμεσης απόδοσης), για την βελτίωση του επιπέδου Οδικής Ασφάλειας του εθνικού οδικού δικτύου. Οι παρεμβάσεις αυτές περιλαμβάνουν βελτίωση των ασφαλικών, οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, εξοπλισμό ασφαλείας, ηλεκτροφωτισμό, φωτεινή σηματοδότηση, αποκατάσταση βελτίωση της ορατότητας κ.λπ..

β) Βελτιώσεις ισόπεδων κόμβων, μέσα στα όρια της υφιστάμενης απαλλοτρίωσης, για την βελτίωση της ασφάλειας της οδικής κυκλοφορίας

γ) Τροποποίηση των ορίων ταχύτητας σε άξονες του Εθνικού οδικού δικτύου, έτσι ώστε να ανταποκρίνονται ακριβώς στις υφιστάμενες συνθήκες και συγχρόνως να εκπαιδεύουν τους οδηγούς στην τήρηση του Κ.Ο.Κ. και στον σεβασμό της οδικής σήμανσης.

δ) Κωδικοποίηση των αξόνων του Εθνικού Οδικού δικτύου και χιλιόμετρηση, ώστε να υπάρχει ένα ενιαίο σύστημα αναφοράς των Υπηρεσιών του κρατικού μηχανισμού που δραστηριοποιούνται στο Εθνικό Οδικό Δίκτυο και ασχολούνται με την διαχείριση του τροχαίου ατυχήματος.

ε) Υλοποίηση συστήματος κυκλοφοριακών μετρήσεων, στα αποτελέσματα του οποίου θα βασίζεται η διοίκηση της συντήρησης του Εθνικού Οδικού δικτύου, η διαχείριση της λειτουργίας του, καθώς και ο σχεδιασμός των βελτιώσεων του ή κατασκευής νέων τμημάτων του.

στ) Σχεδιασμός συστήματος καταγραφής γεφυρών και μεγάλων τεχνικών έργων (τύπων φορέων, διαστάσεων κ.λπ.), καθώς και των φθορών - βλαβών τους, στο Εθνικό Οδικό Δίκτυο και υλοποίηση σε επίπεδο κατ' αρχήν μιας μόνο ΔΕΣΕ.

ζ) Αποτύπωση μέσω ακτίνων laser ορισμένων θέσεων μειωμένης οδικής ασφάλειας των παραγράφων α) και β) και εποπτική και συγκριτική παρουσίαση των προτάσεων παρεμβάσεων για την βελτίωση του επιπέδου Οδικής ασφάλειας.

η) Τοποθέτηση ηλεκτρονικών μηχανισμών ελέγχου ταχύτητας, για την παρακολούθηση της οδικής συμπεριφοράς και την αποτελεσματική αστυνόμευση σε θέσεις μειωμένης Οδικής Ασφάλειας του εθνικού οδικού δικτύου.

θ) Πιλοτική εφαρμογή συστήματος τηλεδιαχείρισης και τηλεελέγχου οδικού φωτισμού σε τμήμα του Εθνικού Οδικού δικτύου από τα Διόδια Αφιδνών έως την εκβολή του Κηφισού ποταμού.

3. Ο νέος Αυτοκινητόδρομος Ελευσίνα - Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος - Τσακώνα, είναι από τεχνικής πλευράς ένα ιδιαίτερα απαιτητικό έργο συνολικού μήκους 365,4 χιλιομέτρων, εκ των οποίων τα 283,7 χλμ. θα κατασκευαστούν από την αρχή και τα υπόλοιπα 81,7 χλμ. θα βελτιωθούν και θα αναβαθμιστούν σε αυτοκινητόδρομους υπάρχοντα τμήματα της οδού.

Πάνω απ' όλα όμως, είναι ένα έργο στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξη της Πελοποννήσου, της Δυτικής Ελλάδας και της Ηπείρου, που το περίμενε ολόκληρη η Νοτιοδυτική Ελλάδα δεκαετίες τώρα.

Το κρίσιμο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου Κόρινθος - Πάτρα, θα διαθέτει τρεις άνετες λωρίδες κυκλοφορίας σε κάθε ρεύμα, με διαχωριστική νησίδα ασφαλείας πλάτους 2,0 μέτρων κατ' ελάχιστο ανάμεσα στα δύο ρεύματα και θα εξυπηρετεί άνετα, με πλήρη ασφάλεια, υπερτριπλάσια κίνηση από τη σημερινή,

επιτρέποντας σε όλα τα σημεία του την ανάπτυξη ταχύτητας 120 χλμ. την ώρα. Τα δε πρώτα 20 χιλιόμετρα, μέχρι το Κιάτο αλλά και όλα τα τεχνικά έργα μέχρι την Πάτρα θα έχουν πλάτος 33,15 μ., ικανό να δεχθεί την προσθήκη μιας τέταρτης λωρίδας κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, όταν αυτό καταστεί αναγκαίο.

Από τις 4 Αυγούστου «τρέχουν» οι ακόλουθες αποκλειστικές προθεσμίες για την ολοκλήρωση τμημάτων του έργου:

- Εντός 12 μηνών: ολοκλήρωση εργασιών στην Εθνική Οδό Κορίνθου-Πατρών για άρση επικινδυνότητας και βελτίωση κυκλοφοριακών συνθηκών.

- Εντός 20 μηνών: ολοκλήρωση αναβάθμισης του Αυτοκινητόδρομου Ελευσίνα - Κόρινθος.

- Εντός 42 μηνών: ολοκλήρωση του τμήματος Κόρινθος - Πάτρα - Πύργος.

- Το υπόλοιπο τμήμα Πύργος - Τσακώνα μήκους 90 χλμ. θα περαιωθεί μέσα στη συνολική προθεσμία των 70 μηνών.

4. Η Εγνατία Οδός, καθώς και οι άλλοι αυτοκινητόδρομοι της χώρας, έχουν πολύ υψηλό επίπεδο οδικής ασφάλειας. Ο σχεδιασμός τους περιλαμβάνει ευθυγενή χάραξη και μικρές κατά μήκος κλίσεις, τα δύο ρεύματα κυκλοφορίας είναι διαχωρισμένα με νησίδα ή στηθαία ασφαλείας, οι διασταυρώσεις με το λοιπό οδικό δίκτυο είναι ανισόπεδες, δεν επιτρέπεται η δημιουργία άλλων προσβάσεων, είναι πλήρως περιφραγμένη, ο αριθμός των λωρίδων κυκλοφορίας εξασφαλίζει την ασφάλεια των προσπεράσεων, απαγορεύεται η κίνηση πεζών, μη μηχανοκίνητων και βραδυπορούντων οχημάτων.

Κατά τη λειτουργία της Εγνατίας οδού, καθώς και των άλλων αυτοκινητοδρόμων, υπάρχει τεχνική αστυνόμευση, αποκατάσταση φθορών και τακτική συντήρηση, διαχείριση της κυκλοφορίας και παροχή υπηρεσιών άμεσης επέμβασης.

Ο Υφυπουργός
Θ. ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ»)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαιρών ερωτήσεων της Δευτέρας 13 Οκτωβρίου 2008.

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

1. Η με αριθμό 84/6-10-2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Γεωργίου Πεταλωτή προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με το Νοσοκομείο Κομοτηνής κ.λπ..

2. Η με αριθμό 108/7-10-2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννη Γκιόκα προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τη διδασκαλία των ξένων γλωσσών στο ελληνικό εκπαιδευτικό σύστημα κ.λπ..

3. Η με αριθμό 100/7-10-2008 επίκαιρη ερώτηση του Προέδρου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αλέξανδρου Αλαβάνου προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης, σχετικά με την ίδρυση Εφετείου στο Ηράκλειο κ.λπ..

4. Η με αριθμό 104/7-10-2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Αστέρη Ροντούλη προς τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με τη μείωση των συντελεστών Φ.Π.Α. στα παιδικά είδη κ.λπ..

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

1. Η με αριθμό 91/6-10-2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Γεωργίου Παπαγεωργίου προς τον Υπουργό Δικαιοσύνης, σχετικά με την ίδρυση μόνιμης έδρας Εφετείου στη Χαλκίδα κ.λπ..

2. Η με αριθμό 107/7-10-2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννη Πρωτούλη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, σχετικά με τα προβλήματα των μεταναστών στη χώρα μας κ.λπ..

3. Η με αριθμό 97/7-10-2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Αθανασίου Πλεύρη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, σχετικά με την ανάπτυξη της αγοράς της Κυψέλης κ.λπ..

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Θα συζητηθεί η πρώτη με αριθμό 95/7-10-2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Κωνσταντίνου Βρεττού προς τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με το ανώτατο εγγυημένο όριο των καταθέσεων των πολιτών κ.λπ.

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Βρεττού έχει ως εξής:

«Σύμφωνα με πληροφορίες που έχουν έρθει στη δημοσιότητα η Κυβέρνηση έχει αποστείλει στην Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα (Ε.Κ.Τ.) νομοθετική ρύθμιση βάσει της οποίας αυξάνεται σε 30.000 ευρώ (από 20.000 ευρώ που ισχύει σήμερα) το όριο των καταθέσεων που το δημόσιο το εγγυάται σε κάθε περίπτωση. Όμως, στα σημερινά Μ.Μ.Ε. μεταδόθηκε ότι δηλώσατε ότι το δημόσιο θα εγγυηθεί το 100% των καταθέσεων.

Όμως, αν έχετε ζητήσει από την Ε.Κ.Τ. αύξηση του ανώτατου εγγυημένου ορίου των καταθέσεων από 20.000 σε 30.000 ευρώ, τότε η δήλωσή σας ότι το ελληνικό τραπεζικό σύστημα είναι απόλυτα ασφαλές και φερέγγυο και «ότι οι καταθέσεις των πολιτών σε όλες τις τράπεζες που λειτουργούν στην Ελλάδα είναι απολύτως εγγυημένες» δεν έχει σαφές περιεχόμενο ότι το δημόσιο εγγυάται το 100% των καταθέσεων.

Στη βάση των παραπάνω, ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Εγγυάσθε, ως δημόσιο, το 100% των χρημάτων των καταθετών με σχετικό νομοσχέδιο που θα καταθέσετε στη Βουλή;

2. Αν καταθέσετε σχετικό νομοσχέδιο, τότε τι νόημα έχει η αίτησή σας προς την Ε.Κ.Τ. για αύξηση του εγγυημένου ορίου των καταθέσεων από 20.000 σε 30.000 ευρώ;»

Στην παραπάνω επίκαιρη ερώτηση θα απαντήσει ο Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών κ. Νικόλαος Λέγκας.

Κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΓΚΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς, οφείλω να επισημάνω ότι η ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ουσιαστικά απαντηθεί από τις ίδιες τις εξελίξεις. Παρά ταύτα, παραμένει απόδειξη του ενδιαφέροντος και του κ. Βρεττού προσωπικά, αλλά πιστεύω και όλων των πολιτικών δυνάμεων για τη διασφάλιση της σταθερότητας, αλλά βεβαίως και για την περιφρούρηση των συμφερόντων, αλλά και των οικονομικών όλων των Ελλήνων.

Αυτή είναι αυτονόητα και η στόχευση της Κυβέρνησης αλλά και του Πρωθυπουργού μας και για το λόγο αυτόν ήδη κατατέθηκε χθες στη Βουλή σχετική διάταξη – αναμένεται να ψηφιστεί την επόμενη εβδομάδα – η οποία προβλέπει την αύξηση της σχετικής εγγύησης της προστασίας των καταθέσεων στο ποσό των 100.000 ευρώ μέχρι το τέλος του 2011.

Ταυτόχρονα, ισχύει ακέραια και η πολιτική μας δέσμευση για την προστασία του συνόλου των καταθέσεων, πέραν, βεβαίως, από το νομικό ελάχιστο. Στόχος μας είναι να μη χαθεί ούτε 1 ευρώ από τις καταθέσεις.

Η πρωτοβουλία αυτή της Κυβέρνησης είναι η συνέχεια μιας σειράς από ενέργειές μας, με τις οποίες πρωτοστατήσαμε και στα πρόσφατα συμβούλια του EUROGROUP, του ECOFIN, με αντικείμενο τις επιπτώσεις της πρωτοφανούς χρηματοπιστωτικής αναταραχής.

Στα συμβούλια αυτά ομόφωνα οι εταίροι έθεσαν ως προτεραιότητα την αποκατάσταση, την ενίσχυση της εμπιστοσύνης στην ορθή λειτουργία του χρηματοπιστωτικού τομέα. Αυτό επιτυγχάνεται, όπως έχει τονιστεί με παρεμβάσεις σε εθνικό επίπεδο για τη σταθεροποίηση των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, με την αύξηση της ρευστότητας, με την αύξηση του ελαχίστου επιπέδου κάλυψης του εθνικού συστήματος εγγύησης καταθέσεων, αλλά και με τη λειτουργία του ανταγωνισμού.

Σε αυτές τις παρεμβάσεις εντάσσεται, όπως είπα προηγουμένως, αγαπητέ συνάδελφε, και η αύξηση της εγγύησης των καταθέσεων στα 100.000 ευρώ. Είναι εγγύηση η οποία παρέχεται για όλους τους πελάτες των τραπεζών που λειτουργούν

στην Ελλάδα. Και η παρέμβαση αυτή γίνεται αποκλειστικά και μόνο για να διασφαλιστούν, για να διαφυλαχθούν τα συμφέροντα των Ελλήνων πολιτών. Αυτή είναι και η οφειλόμενη απάντησή του κράτους στην ολοένα αυξανόμενη εμπιστοσύνη του πολίτη, του απλού καταθέτη, του επενδυτή. Εμπιστοσύνη που συνάγεται και εμπράκτως από τη σταθερή αύξηση που παρουσιάζουν οι δείκτες των καταθέσεων. Αυτή η εμπιστοσύνη δεν θα επιτρέψουμε να κλονιστεί για κανένα λόγο.

Όλοι οι Έλληνες πρέπει να είναι σίγουροι ότι η Κυβέρνησή μας και μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου αυτού, ολόκληρο το ελληνικό κράτος θα βρίσκεται συνεχώς στο πλευρό τους έτοιμο και αποφασισμένο, βεβαίως, να λάβει και οποιοδήποτε άλλο αναγκαίο μέτρο.

Κλείνοντας, οφείλω να τονίσω ότι το τραπεζικό μας σύστημα και ασφαλές είναι και φερέγγυο είναι, χωρίς βεβαίως να εμφανίζει τα προβλήματα που εμφανίζουν μεγάλες χώρες. Και, βεβαίως, θα πρέπει να επαναλάβουμε το αυτονόητο, αλλά και το αναγκαίο, ότι δηλαδή στην όποια νευρική κατάσταση τυχόν παρατηρείται, πρέπει να επιδεικνύουμε αυτοσυγκράτηση και υπευθυνότητα.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ο κ. Βρεττός έχει το λόγο για δύο λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΒΡΕΤΤΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Είναι γεγονός ότι με σεμνό ύφος ο κύριος Υπουργός μάς παρουσίασε τις εξελίξεις της τελευταίας εβδομάδας στην επικαιρότητα, κάτι που δεν ανταποκρίνεται πράγματι στην ερώτησή μου, επειδή έχει γίνει στις 3 του μηνός, σήμερα έχουμε 10 και έχουν συμβεί διάφορα πράγματα στο ενδιαμέσως.

Εμείς συμφωνούμε – και θα παρακολουθήσουμε την πορεία της εγγύησης των καταθέσεων των Ελλήνων πολιτών – με οποιαδήποτε νομοθετική πρωτοβουλία πάρετε, συμπεριλαμβανομένης και της χθεσινής πρωτοβουλίας, κύριε Υπουργέ. Θα ήθελα να επισημάνω μόνο ότι είναι μια πρωτοβουλία η οποία προέρχεται από το ECOFIN. Και εδώ που τα λέμε, επειδή ξέρετε και εσείς και όλοι μας, τι σημαίνει ECOFIN, δεν αποφασίζουμε εμείς. Αποφασίζουν άλλοι ισχυροί οικονομικά εκεί και εμείς παρακολουθούμε. Δεν μπορούσαμε παρά να ακολουθήσουμε την απόφαση του ECOFIN που πάρθηκε πριν από τρεις μήνες εκεί.

Βρίσκω μια μικρή ευκαιρία να υπενθυμίσω, κύριε Υπουργέ – και παρακαλώ να το λάβετε υπ' όψιν σας – ότι υπάρχει πράγματι μια παγκόσμια κρίση, η οποία δεν έχει έρθει στη χώρα μας και μακάρι να μην έρθει. Όμως εδώ αντιμετωπίζουμε τη δική μας κρίση, η οποία είναι πολύ σοβαρή, δεν χρειάζομαστε δηλαδή και την εισαγόμενη.

Μη μου πείτε ότι δεν έχουμε κρίση, όταν είμαστε πρωταθλητές της ακρίβειας. Μη μου πείτε ότι δεν είναι κρίση, όταν έχουμε άδειες τσέπες στους μισθωτούς και τους συνταξιούχους. Μη μου πείτε ότι δεν είναι κρίση, όταν δεν έχουμε επενδύσεις. Μη μου πείτε ότι δεν είναι κρίση, όταν η παιδεία μας και η υγεία μας έχουν πάρει τον κατήφορο. Όλα αυτά συνθέτουν μια πολύ ζοφερή εικόνα για τη χώρα μας και αλίμονο εάν προστεθούν και αυτά που έρχονται απ' έξω, γιατί κάποια ώρα μπορεί να προστεθούν. Γι' αυτό, πράγματι, θα μας βρείτε κοντά σε οποιαδήποτε πρωτοβουλία έχει σχέση με την αντιμετώπιση της εξωτερικής αυτής κρίσης και, όπως είπαμε και προηγουμένως, την επόμενη εβδομάδα που θα συζητηθεί το νομοσχέδιο θα έχουμε τη δυνατότητα εκεί να σας πούμε τις δικές μας απόψεις πάνω στην πρόταση που καταθέσατε, με την οποία βασικά συμφωνούμε.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ο κύριος Υφυπουργός έχει το λόγο για να δευτερολογήσει.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΛΕΓΚΑΣ (Υφυπουργός Οικονομίας και Οικονομικών): Θα χαιρετήσω την τοποθέτηση του κ. Βρεττού. Αυτές τις ώρες καλούμαστε όλοι με υπευθυνότητα, με σοβαρότητα, με μετριοπάθεια, να αγωνιστούμε στο στίβο αντιμετώπισης αυτού του σοβαρού προβλήματος.

Η οικονομική κρίση που πλήττει τον πλανήτη ολόκληρο δεν είναι θέμα που προσφέρεται ούτε για στείρους κομματικούς

ανταγωνισμούς ούτε και βεβαίως για ασκήσεις αντιπολιτευτικής γυμναστικής.

Όλες οι πολιτικές δυνάμεις ενωμένες και αποφασισμένες πρέπει να εκπέμψουμε και να εκπέμπουμε καθημερινά -κι αυτό είναι το ζητούμενο προς πάσα κατεύθυνση- ένα σαφές μήνυμα: Νοιαζόμαστε, μεριμνούμε, εργαζόμαστε, ώστε να στηρίξουμε την ελληνική οικονομία, την ελληνική κοινωνία, κάθε οικογένεια σ' αυτήν τη δύσκολη περίοδο.

Με το σκεπτικό αυτό πιστεύω ότι και η σημερινή συζήτηση στην Εθνική Αντιπροσωπία στέλνει ακριβώς ένα μήνυμα σιγουριάς, ένα μήνυμα σταθερότητας στις Ελληνίδες και στους Έλληνες. Πιο συγκεκριμένα, είναι μια ευκαιρία για να επαναβεβαιώσουμε εκ μέρους της Κυβέρνησης την ξεκάθαρη πολιτική δέσμευση του Πρωθυπουργού Κώστα Καραμανλή ότι οι καταθέσεις σε τράπεζες που λειτουργούν στην Ελλάδα, είναι εγγυημένες έως το τελευταίο ευρώ. Είναι μια ευκαιρία να υπενθυμίσω για μια ακόμη φορά τη ρύθμιση που θα ψηφιστεί στην Ολομέλεια την επόμενη εβδομάδα και με την οποία, όπως είπαμε, θα καλύπτονται οι καταθέσεις μέχρι 100.000 ευρώ ανά καταθέτη και ανά τράπεζα. Υπενθυμίζω ότι η ρύθμιση αυτή καλύπτει όλων των ειδών τις καταθέσεις και ισχύει για τρία χρόνια.

Εύχομαι και ελπίζω η κρίση να έχει όσο το δυνατόν μικρότερες συνέπειες και για την παγκόσμια, αλλά πολύ περισσότερο για την εθνική μας οικονομία. Βεβαίως εκτός από τις ευχές θέλω να διαβεβαιώσω ότι για μια ακόμη φορά η Κυβέρνησή μας είναι σε διαρκή εγρήγορση, σε εικοσιτετράωρη επιφυλακή, ώστε να δρα και να επεμβαίνει προληπτικά λαμβάνοντας κάθε αναγκαίο μέτρο. Άλλωστε τις ημέρες αυτές, αγαπητέ συνάδελφε, επιβεβαιώθηκαν η οξυδερκεια, η προνοητικότητα, η ταχύτητα στην αντίδραση της Κυβέρνησης, αλλά και προσωπικά του Υπουργού Οικονομίας και Οικονομικών Γιώργου Αλογοσκούφη.

Με τις παρατηρήσεις αυτές ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε, και διαβεβαιώνω το Σώμα ότι η Κυβέρνηση θα κάνει ό,τι είναι ανθρωπίνως δυνατόν για να διαχειριστεί την παγκόσμια οικονομική κρίση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι με την υπ' αριθμόν 1170/8180 από 10.10.2008 απόφαση του Προέδρου της Βουλής, συγκροτήθηκαν οι προβλεπόμενες από τα άρθρα 31 και 32 του Κανονισμού της Βουλής Διαρκείς Επιτροπές.

(Η σχετική απόφαση καταχωρίζεται στα Πρακτικά και έχει ως εξής:

«ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙΤΡΟΠΩΝ

Αθήνα, 10 Οκτωβρίου 2008

Πρωτ.: 1170

Αριθμ.

Διεκπ.: 8180

ΑΠΟΦΑΣΗ

ΘΕΜΑ: Σύσταση και συγκρότηση των Διαρκών Επιτροπών της Ολομέλειας της Βουλής

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Έχοντας υπόψη:

1. τις διατάξεις του άρθρου 68 του Συντάγματος και τις διατάξεις των άρθρων 31 και 32, σε συνδυασμό με το άρθρο 29 παρ. 5, του Κανονισμού της Βουλής (Μέρος Κοινοβουλευτικό),

2. τις υπ' αριθμ. 3617, 3618, 3619, 3620 και 3621 από 18 Σεπτεμβρίου 2008 επιστολές του Προέδρου της Βουλής προς τους Προέδρους των Κοινοβουλευτικών Ομάδων,

3. τις έγγραφες υποδείξεις των Κοινοβουλευτικών Ομάδων,

αποφασίζουμε,

συνιστούμε τις προβλεπόμενες από τα άρθρα 31 και 32 του Κανονισμού της Βουλής Διαρκείς Επιτροπές της Ολομέλειας της Βουλής για την Β' Σύνοδο της ΙΒ' Βουλευτικής Περιόδου, οι οποίες συγκροτούνται ως ακολούθως:

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΜΟΡΦΩΤΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

Αρμόδια για τα Υπουργεία:

α) Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων & β) Πολιτισμού

1. Αγοραστός Κωνσταντίνος
2. Αδρακτάς Παναγιώτης
3. Αυγενάκης Ελευθέριος
4. Βαγιωνάς Γεώργιος
5. Γιαννέλλης - Θεοδοσιάδης Ιωάννης
6. Γιαννόπουλος Αθανάσιος
7. Γκιουλέκας Κωνσταντίνος
8. Δαϊλάκης Σταύρος
9. Κανελλοπούλου Κρινιώ
10. Καραόγλου Θεόδωρος
11. Κόλλιας Κωνσταντίνος
12. Κόλλια - Τσαρουχά Μαρία
13. Κουκουδήμος Κωνσταντίνος
14. Κουτσούμπας Ανδρέας
15. Λιάσκος Αναστάσιος
16. Λιβανός Σπυρίδωνας - Παναγιώτης (Σπήλιος)
17. Μανώλης Ιωάννης
18. Παπαδόπουλος Μιχάλης
19. Παπασιώζος Κωνσταντίνος
20. Παρίσης Αλέξανδρος
21. Ράγιου - Μεντζελοπούλου Αναστασία (Νατάσα)
22. Ράπτη Ελένη
23. Σαλμάς Μάριος
24. Σταμάτης Δημήτριος
25. Τατούλης Πέτρος
26. Χαλκίδης Μιχαήλ
27. Αηδόνης Χρήστος
28. Αλευράς Αθανάσιος
29. Αποστολάκη Ελένη - Μαρία (Μιλένα)
30. Βαρβαρίγος Δημήτριος
31. Δαμανάκη Μαρία
32. Διαμαντοπούλου Άννα
33. Δραγώνα Θάλεια
34. Ευθυμίου Πέτρος
35. Καρτάλης Κωνσταντίνος
36. Λιάνης Γεώργιος
37. Λιντζέρης Δημήτριος
38. Μπόλαρης Μάρκος
39. Παντούλας Μιχαήλ
40. Ραγκούσης Ιωάννης
41. Ράπτη Σουλβάνα
42. Σακοράφα Σοφία
43. Τόγιας Βασίλειος
44. Αλυσανδράκης Κωνσταντίνος
45. Καζάκος Κωνσταντίνος
46. Καφαντάρη Ευθαλία (Λίλα)
47. Μελά Παναγιώτα - Εύα
48. Κοροβέσης Περικλής
49. Κουράκης Αναστάσιος
50. Αράπογλου Δήμητρα
51. Βελόπουλος Κυριάκος

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

Αρμόδια για τα Υπουργεία:

α) Εξωτερικών, β) Εθνικής Άμυνας & γ) Μακεδονίας- Θράκης

1. Αναγνωστόπουλος Γεώργιος
2. Βαρβιτσιώτης Μιλτιάδης
3. Βουλγαράκης Γεώργιος
4. Γιαννέλλης - Θεοδοσιάδης Ιωάννης
5. Καλαντζής Γεώργιος
6. Καλλιώρας Ηλίας
7. Κανελλοπούλου Κρινιώ
8. Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος)
9. Κεφαλογιάννη Όλγα

10. Λαμπρόπουλος Ιωάννης
11. Μαγγίνας Βασίλειος
12. Μανούσου - Μπινοπούλου Αριάδνη
13. Μανώλης Ιωάννης
14. Μαρκόπουλος Κωνσταντίνος
15. Μητσοτάκης Κυριάκος
16. Ορφανός Γεώργιος
17. Παπαδόπουλος Μιχάλης
18. Παυλίδης Αριστοτέλης
19. Πολύδωρας Βύρων
20. Ρεγκούζας Αδάμ
21. Σκανδαλάκης Παναγιώτης
22. Τζαβάρας Κωνσταντίνος
23. Τζιτζικώστας Απόστολος - Ιωάννης
24. Τσιτουρίδης Σάββας
25. Φλωρίνης Αθηναίος
26. Χαρακόπουλος Μάξιμος
27. Αθανασιάδης Αλέξανδρος
28. Βρεττός Κωνσταντίνος
29. Γερανίδης Βασίλειος
30. Γιαννακά Σοφία
31. Δημαράς Ιωάννης
32. Ευθυμίου Πέτρος
33. Καϊλή Ευδοξία - Εύα
34. Καρχιμάκης Μιχαήλ
35. Λοβέρδος Ανδρέας
36. Μπεγλίτης Παναγιώτης
37. Νιώτης Γρηγόριος
38. Οικονόμου Βασίλειος
39. Πάγκαλος Θεόδωρος
40. Παπανδρέου Βασιλική (Βάσω)
41. Παπαχρήστος Ευάγγελος
42. Σκανδαλίδης Κωνσταντίνος
43. Τόγιας Βασίλειος
44. Αλυσανδράκης Κωνσταντίνος
45. Κανέλλη Γαρυφαλλιά (Λιάνα)
46. Μαυρίκος Γεώργιος
47. Χαλβατζής Σπυρίδων
48. Αλαβάνος Αλέξανδρος
49. Μπανιάς Ιωάννης
50. Γεωργιάδης Άδωνις - Σπυρίδων
51. Καρατζαφέρης Γεώργιος

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

Αρμόδια για τα Υπουργεία:

α) Οικονομίας και Οικονομικών & β) Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων

1. Αγοραστός Κωνσταντίνος
2. Γιαννάκης Μιχαήλ
3. Δένδιας Νικόλαος - Γεώργιος
4. Δερμεντζόπουλος Αλέξανδρος
5. Έβερτ Μιλτιάδης
6. Ζαγορίτης Ελευθέριος (Λευτέρης)
7. Κаланτζής Γεώργιος
8. Καλλιώρας Ηλίας
9. Καραμανλής Αχιλλέας
10. Καραόγλου Θεόδωρος
11. Κεφαλογιάννης Εμμανουήλ
12. Κόρκα - Κώνστα Αθηνά
13. Λιάσκος Αναστάσιος
14. Μητσοτάκης Κυριάκος
15. Μπούρας Αθανάσιος
16. Ορφανός Γεώργιος
17. Παναγιωτόπουλος Παναγιώτης (Πάνος)
18. Πατριανάκου Φεβρωνία
19. Ρεγκούζας Αδάμ
20. Σαλμάς Μάριος
21. Σαμαράς Αντώνιος
22. Σταϊκούρας Χρήστος

23. Σταύρου Απόστολος
24. Τρυφωνίδης Γεώργιος
25. Τσιτουρίδης Σάββας
26. Χαλκίδης Μιχαήλ
27. Ανδρουλάκης Δημήτριος (Μίμης)
28. Βερελής Χρίστος
29. Γείτονας Κωνσταντίνος
30. Διαμαντίδης Ιωάννης
31. Ζήση Ροδούλα
32. Κατσέλη Λούκα
33. Κουβέλης Σπυρίδων
34. Κουσελάς Δημήτριος
35. Κουτμερίδης Ευστάθιος
36. Μαγκριώτης Ιωάννης
37. Μανιάτης Ιωάννης
38. Μωραΐτης Αθανάσιος (Θάνος)
39. Πάγκαλος Θεόδωρος
40. Παπακωνσταντίνου Γεώργιος
41. Παπαχρήστος Ευάγγελος
42. Σγουρίδης Παναγιώτης
43. Σπηλιόπουλος Κωνσταντίνος
44. Γκατζής Νικόλαος
45. Ζιώγας Ιωάννης
46. Κаланτίδου Σοφία
47. Καραθανασόπουλος Νικόλαος
48. Δραγασάκης Ιωάννης
49. Φιλίνη Άννα
50. Αϊβαλιώτης Κωνσταντίνος
51. Βορίδης Μαυρουδής (Μάκης)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

Αρμόδια για τα Υπουργεία:

α) Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, β) Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης & γ) Μεταφορών και Επικοινωνιών

1. Αδρακτάς Παναγιώτης
2. Αυγενάκης Ελευθέριος
3. Βαγιωνάς Γεώργιος
4. Βολουδάκης Μανούσος
5. Γεροντόπουλος Κυριάκος
6. Γιακουμάτος Γεράσιμος
7. Γιαννόπουλος Αθανάσιος
8. Καρασμάνης Γεώργιος
9. Καρπούζας Αντώνιος
10. Κοσμίδης Ιωάννης
11. Κωνσταντινίδης Ευστάθιος
12. Μαρκόπουλος Κωνσταντίνος
13. Μελάς Παναγιώτης
14. Μιχαολιάκος Βασίλειος
15. Μπουζάλη Παρασκευή
16. Παπαδημάτος Νικόλαος
17. Παπακώστα - Σιδηροπούλου Κατερίνα
18. Σαμπαζιώτης Δημήτριος
19. Σκανδαλάκης Παναγιώτης
20. Σολδάτος Θεόδωρος
21. Σταθάκης Αριστοτέλης(Άρης)
22. Σταμάτης Δημήτριος
23. Τατούλης Πέτρος
24. Τζαμτζής Ιορδάνης (Δάνης)
25. Τσιάρας Κωνσταντίνος
26. Χριστοφιλογιάννης Δημήτριος
27. Βέρρας Μιλτιάδης
28. Γρηγοράκος Λεωνίδα
29. Καρανίκας Ηλίας
30. Κατρίνης Μιχάλης
31. Λαμπίρης Ηλίας
32. Μάντατζη Τσετίν
33. Νασιώκας Έκτορας
34. Ξενογιαννακοπούλου Μαρία - Ελίζα (Μαριλίζα)

35. Περλεπέ - Σηφουνάκη Αικατερίνη
36. Σηφουνάκης Νικόλαος
37. Σκουλάκης Εμμανουήλ
38. Σκουλάς Ιωάννης
39. Τιμοσίδης Μιχαήλ
40. Τσιόκας Θεοχάρης
41. Φλωρίδης Γεώργιος
42. Χάιδος Χρήστος
43. Χριστοφιλοπούλου Παρασκευή (Εύη)
44. Γκιόκας Ιωάννης
45. Μαρίνος Γεώργιος
46. Μαυρίκος Γεώργιος
47. Χαράλαμπος Χαράλαμπος
48. Λαφαζάνης Παναγιώτης
49. Λεβέντης Αθανάσιος
50. Αράπογλου Δήμητρα
51. Ροντούλης Αστέριος

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

Αρμόδια για τα Υπουργεία:

- α) Εσωτερικών & β) Δικαιοσύνης
και για τις Γενικές Γραμματείες:
α) Επικοινωνίας & β) Ενημέρωσης

1. Αποστολάκος Γρηγόριος
2. Βρούτσης Ιωάννης
3. Γιακουμάτος Γεράσιμος
4. Γκιουλέκας Κωνσταντίνος
5. Έβερτ Μιλτιάδης
6. Ζαγορίτης Ελευθέριος (Λευτέρης)
7. Θαλασσινός Θαλασσινός
8. Καντερές Νικόλαος
9. Καραμάρης Αναστάσιος
10. Κελέτσης Σταύρος
11. Λαμπρόπουλος Ιωάννης
12. Λεονταρίδης Θεόφιλος
13. Μαργογιαννάκης Χρήστος
14. Μιχαολιάκος Βασίλειος
15. Μπούγας Ιωάννης
16. Νικηφοράκης Στυλιανός
17. Ντινόπουλος Αργύριος
18. Παπακώστα - Σιδηροπούλου Κατερίνα
19. Πατριανάκου Φεβρωνία
20. Πιπιλή Φωτεινή
21. Πολύδωρας Βύρων
22. Σαμπαζιώτης Δημήτριος
23. Σταύρου Απόστολος
24. Τσαβδαρίδης Λάζαρος
25. Φουντουκίδου - Θεοδωρίδου Παρθένα
26. Αμοιρίδης Ιωάννης
27. Αράπογλου Χρυσή
28. Κακλαμάνης Απόστολος
29. Καστανίδης Χαράλαμπος
30. Κουτσούκος Ιωάννης
31. Ντόλιος Γεώργιος
32. Παπαγεωργίου Γεώργιος
33. Παπαδημητρίου Γεώργιος
34. Παπαδόπουλος Αλέξανδρος
35. Πεταλωτής Γεώργιος
36. Ρέππας Δημήτριος
37. Ρήγας Παναγιώτης
38. Ρόβλιας Κωνσταντίνος
39. Σκραφνίκη Μαρία
40. Τζάκρη Θεοδώρα
41. Χατζή Οσμάν Αχμέτ
42. Χυτήρης Τηλέμαχος
43. Κανταρτζής Αχιλλέας
44. Νικολαΐδου Βαρβάρα (Βέρα)
45. Σκυλλάκος Αντώνιος
46. Δρίτσας Θεόδωρος

47. Κουβέλης Φώτιος - Φανούριος
48. Τσούκαλης Νικόλαος
49. Πλεύρης Αθανάσιος

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Αρμόδια για τα Υπουργεία: α) Ανάπτυξης, β) Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, γ) Τουριστικής Ανάπτυξης & δ) Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής

1. Βαρβιτσιώτης Μιλτιάδης
2. Δαϊλάκης Σταύρος
3. Καραμανλής Αχιλλέας
4. Καραμάρης Αναστάσιος
5. Καρασμάνης Γεώργιος
6. Καριπίδης Αναστάσιος
7. Καρπούζας Αντώνιος
8. Κασαπίδης Γεώργιος
9. Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος)
10. Κοντογιάννης Γεώργιος
11. Λεονταρίδης Θεόφιλος
12. Μαργογιαννάκης Χρήστος
13. Μελάς Παναγιώτης
14. Μπαντουβάς Κωνσταντίνος
15. Μπασιάκος Ευάγγελος
16. Μπεκίρης Μιχαήλ
17. Παναγιωτόπουλος Νικόλαος
18. Παυλίδης Αριστοτέλης
19. Σαλαγκούδης Γεώργιος
20. Σταυρογιάννης Νικόλαος
21. Τζαμπζής Ιορδάνης (Δάνης)
22. Τσιαρτσιώνης Νικόλαος
23. Φουντουκίδου - Θεοδωρίδου Παρθένα
24. Φωτιάδης Ηλίας
25. Χαρακόπουλος Μάξιμος
26. Αντωνίου Αντωνία (Τόνια)
27. Αργύρης Ευάγγελος
28. Γκερέκου Αγγελική (Αντζελα)
29. Δριβελέγκας Ιωάννης
30. Έξαρχος Βασίλειος
31. Ζωΐδης Νικόλαος
32. Κατσιφάρας Απόστολος
33. Κεγκέρογλου Βασίλειος
34. Μερεντίτη Αθανασία (Σούλα)
35. Νικητιάδης Γεώργιος
36. Παπουτσής Χρήστος
37. Σαχινίδης Φίλιππος
38. Σιδηρόπουλος Αναστάσιος
39. Στρατάκης Εμμανουήλ
40. Τσιρώνης Δημήτριος
41. Τσουρή Ελπίδα
42. Χρυσοχοΐδης Μιχαήλ
43. Μανωλάκου Διαμάντω
44. Μωραΐτης Νικόλαος
45. Σκοπελίτης Σταύρος
46. Αμμανατίδου - Πασχαλίδου Ευαγγελία (Λίτσα)
47. Παπαγιαννάκης Μιχαήλ
48. Ψαριανός Γρηγόριος
49. Πολατίδης Ηλίας

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ. ΣΙΟΥΦΑΣ

Κοινοποίηση:

- Γραφείο Προέδρου της Βουλής
- Γραφεία Κοινοβουλευτικών Ομάδων
- Αναφερόμενους Βουλευτές
- Διεύθυνση Κοινοβουλευτικών Επιτροπών
- Διεύθυνση Πληροφορικής και Νέων Τεχνολογιών

Τμήμα Πληροφορικών Συστημάτων Διοίκησης»)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Η δεύτερη με αριθμό 105/7.10.2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Νικολάου Καραθανασόπουλου προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετι-

κά με τον αποχαρκτηρισμό δασικών εκτάσεων στην Ελαφόνη-σο του Νομού Λακωνίας κ.λπ., διαγράφεται λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού.

Θα συζητηθεί η τρίτη με αριθμό 99/7.10.2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αθανασίου Λεβέντη προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την ανέγερση νέου Γενικού Νοσοκομείου στο Μύτικα Πρέβεζας κ.λπ..

Η επίκαιρη ερώτηση του κ. Λεβέντη έχει ως εξής:

«Το Γενικό Νοσοκομείο Πρέβεζας, δυνατότητας εκατόν δέκα κλινών, χτίστηκε σε οικοπέδο δώδεκα χιλιάδων τ.μ. το 1971. Σήμερα οι κτηριακές εγκαταστάσεις του δεν μπορούν να καλύψουν επαρκώς τις αυξημένες ανάγκες υγείας των κατοίκων της περιοχής. Έχουν μάλιστα κριθεί επικίνδυνες από το 1999, λόγω κακοτεχνιών. Είναι επιτακτική ανάγκη η ανέγερση νέου νοσοκομείου.

Ο Δήμος Πρέβεζας, με απόφασή του στις 21.7.2008, παραχώρησε δημοτική έκταση πενήντα στρεμμάτων στη θέση Μύτικα για την ανέγερση νοσοκομείου, με την προϋπόθεση η ανέγερση να αποτελεί δημόσια δαπάνη μόνο και το νοσοκομείο που θα ανεγερθεί να είναι πλήρως ενταγμένο στο Ε.Σ.Υ., όπως και όλες οι λειτουργίες του.

Το Υπουργείο Υγείας, όμως, μέσω της Δ.Ε.Π.Α.ΝΟ.Μ., εκβιάζει να γίνει αποδεκτή η ανέγερση με τη μέθοδο Σ.Δ.Ι.Τ. (σύμπραξη δημοσίου/ιδιωτικού τομέα), ειδάλλως θα το κτίσει σε άλλο δήμο και όχι στην Πρέβεζα.

Η κατασκευή δημοσίων έργων μέσω Σ.Δ.Ι.Τ. ανοίγει το δρόμο της ιδιωτικοποίησης υπηρεσιών κεφαλαιώδους σημασίας, όπως είναι η υγεία. Αναποδευκτα το κόστος κατασκευής και το συνολικό κέρδος των ιδιωτών που μετέχουν, θα κληθούν να καταβάλλουν στο διηνεκές τα χρεοκοπημένα ταμεία και οι εξουθενωμένοι οικονομικά πολίτες.

Ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

Είναι στις προθέσεις του να ανεγερθεί νέο Γενικό Νοσοκομείο στο Μύτικα Πρέβεζας με δημόσιες δαπάνες, με τις κτηριακές εγκαταστάσεις του να είναι στην κυριότητα του δημοσίου και με όλες τις λειτουργίες του ενταγμένες στο Ε.Σ.Υ.;

Σε αντίθετη περίπτωση, έχουν υπολογισθεί οι συνέπειες για την πόλη της Πρέβεζας από την απομάκρυνση του νοσοκομείου; Ποιο το κόστος που θα κληθούν να καταβάλουν οι πολίτες και τα ταμεία τους; Δεν καταστρατηγείται έτσι η δημόσια και δωρεάν υγεία;»

Στην παραπάνω επίκαιρη ερώτηση θα απαντήσει ο Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης κ. Γεώργιος Κωνσταντόπουλος

Κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο για τρία λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Κύριε Πρόεδρε, ήθελα να σας συγχαρώ και για την έναρξη των καθηκόντων σας. Να είστε σθερροκέφαλος στη νέα θέση σας!

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χθες απαντήσαμε σε μία αντίστοιχη ερώτηση για το Παιδιατρικό Νοσοκομείο της Θεσσαλονίκης, του ΠΑ.ΣΟ.Κ., του κ. Σκουλάκη, όπου είχε αναφερθεί ο κ. Σκουλάκης και στο Νοσοκομείο της Πρέβεζας. Σήμερα ο κ. Λεβέντης επανέρχεται ουσιαστικά με την ίδια ερώτηση για τις πράξεις δημοσίου και ιδιωτικού δικαίου.

Κύριε Λεβέντη, θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι το νοσοκομείο θα είναι ενταγμένο στο Εθνικό Σύστημα Υγείας, ότι το νοσηλευτικό και το ιατρικό προσωπικό θα είναι στο Εθνικό Σύστημα Υγείας, ότι ουσιαστικά η επένδυση είναι δημόσια επένδυση και είναι από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και η μορφή της σύμβασης είναι απλώς η σύμπραξη του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα.

Το ήξερε ο Δήμαρχος της Πρέβεζας αυτό από την πρώτη στιγμή. Με συγκεκριμένα έγγραφα της Δ.Ε.Π.Α.ΝΟ.Μ. έχουμε απαντήσει σε όλα τα ερωτηματικά τα οποία έχει θέσει ο Δήμαρχος και το Δημοτικό Συμβούλιο της Πρέβεζας. Παρ' όλα αυτά επιμένουν και επιμένουν σε ένα θέμα το οποίο ουσιαστικά έχει λήξει.

Θέλω να σας υπενθυμίσω απλώς και ουσιαστικά να κάνετε μία σύγκριση, ότι το Νοσοκομείο της Κέρκυρας είναι ακριβώς

απέναντι και θεμελιώθηκε επί Γείτονα προ δεκαεσσάρων ετών και ακόμα είναι στα μπετά. Είναι με το προηγούμενο σύστημα. Υπήρξε υπέρβαση δεκαπλάσια και στο κόστος και στο χρονοδιάγραμμα κατασκευής.

Το συγκεκριμένο έργο θα παραχωρηθεί για τριάντα χρόνια και είναι το κόστος κατασκευής μέσα και φυσικά τα πάντα, το κόστος συντήρησης, τεχνικές υπηρεσίες. Είναι μέσα στη σύμβαση την οποία υπογράψαμε. Η παραχώρηση γης που έγινε ανήκει φυσικά στο Υπουργείο και υπάρχουν όλες οι ρήτρες αυτές στη σύμβαση, οι οποίες διασφαλίζουν το Δήμο της Πρέβεζας για το εν λόγω νοσοκομείο.

Δεν μπορώ να καταλάβω την εμμονή η οποία υπάρχει τελευταία επάνω στις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Να το εκλάβω ως μία αρχή προγραμματικών συγκλήσεων μεταξύ ΠΑ.ΣΟ.Κ. και Συνασπισμού, ότι χθες το ένα κόμμα καταθέτει ερώτηση για τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, την άλλη μέρα επανέρχεται ο Συνασπισμός και μάλιστα ο Δήμαρχος της Πρέβεζας, ο οποίος γνωρίζουμε ότι στηρίχτηκε από το Συνασπισμό, μετάνιωσε; Αναζητεί πλέον και αυτός πιστοποιητικά νομιμοφροσύνης από το κόμμα που τον στήριξε;

Τι παιχνίδι παίζεται κυριολεκτικά εις βάρος του λαού της Πρέβεζας, των δημοτών της Πρέβεζας, μία που και η σύμβαση του μελετητή υπογράφηκε, το έργο έπρεπε να τρέχει ήδη και δημιουργούνται προβλήματα για την υλοποίησή του; Και ξέρετε πολύ καλά ότι με τη μέθοδο των Σ.Δ.Ι.Τ., της συμπράξεως δηλαδή δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, ενώ καθυστερούμε στην αρχή στις μελέτες ένα και δύο χρόνια, το έργο τρέχει με πολύ γρήγορους ρυθμούς γιατί απλά η εργοληπτική εταιρεία, ο εργολάβος που θα το αναλάβει, θα πρέπει να πληρωθεί από την πρώτη στιγμή τα μηνιαία μισθώματά του. Άρα, λοιπόν εδώ υπερβάσεις των χρονοδιαγραμμάτων στην κατασκευή και στη λειτουργία δεν υπάρχουν. Το έργο, εάν όλα πάνε καλά, σε τρία χρόνια θα είναι έτοιμο. Και βιάζονται πραγματικά οι ανάδοχοι να το κάνουν με τους ταχύτερους δυνατούς ρυθμούς για να αρχίσουν να παίρνουν τα χρήματά τους.

Δεν μπορώ να καταλάβω αυτές τις εμμονές -είναι ιδεολογικές;- όταν η διεθνής βιβλιογραφία στο χώρο αυτόν είναι πλουσιότατη, πλην αυτή που ανέφερε, μία βιβλιογραφική αναφορά ενός Άγγλου που δεν έχει να κάνει τίποτα με το χρόνο κατασκευής, με το χρονοδιάγραμμα κατασκευής, αλλά με επί μέρους προβλήματα. Γιατί υπάρχουν δύο ειδών Σ.Δ.Ι.Τ., αυτά τα οποία είναι πλήρη, ενταγμένα σε εθνικά συστήματα υγείας, όπως είναι το συγκεκριμένο και άλλα στα οποία παραχωρείται η διοίκηση, το μάντζιμεντ δηλαδή, στον ιδιώτη.

Εδώ είναι όλα διασφαλισμένα, είναι πλήρως ενταγμένα στο Εθνικό Σύστημα Υγείας, αλλά και το μάντζιμεντ, η διοίκηση του νοσοκομείου, επίσης θα είναι από το Υπουργείο Υγείας και θα είναι ενταγμένο κυριολεκτικά όλο το νοσοκομείο στο Εθνικό Σύστημα Υγείας. Απλώς τα κατασκευαστικά και οι λειτουργικές του δαπάνες θα συνεχίσουν να είναι στο πλαίσιο της ανώνυμης εταιρείας, δηλαδή στο πλαίσιο του PPFI, της συμπράξεως δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Το λόγο έχει ο κ. Λεβέντης για δύο λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Συγχαρητήρια για την εκλογή σας και καλό έργο.

Κύριε Υπουργέ, είπατε στην αρχή το επαναλάβατε ότι επανέρχεται σήμερα ο Συνασπισμός. Χθες το είπε ο κ. Σκουλάκης. Δεν επανέρχεται ο Συνασπισμός. Εμείς αυτοτελώς, ανεξάρτητα -δεν ξέραμε τι έκανε ο κ. Σκουλάκης- καταθέσαμε την ερώτησή μας και ήταν διαφορετική. Ο κ. Σκουλάκης αναφερόταν αλλού και επεξετάθη στη συνέχεια, ενδεχομένως ύστερα και από τη δική μας ερώτηση, και στο Νοσοκομείο της Πρέβεζας.

Από κει και πέρα, κύριε Υπουργέ, λέτε ότι δεν καταλαβαίνετε κάποια πράγματα. Το νοσοκομείο αυτό πρέπει να γίνει, είναι γεγονός αναμφισβήτητο. Δεν επαρκεί όμως και οι κακοτεχνίες μπορεί να το οδηγήσουν ενδεχομένως σε κατάρρευση.

Τι θα πρέπει να γίνει; Ξέρετε πολύ καλά, κύριε Υπουργέ, ότι

το κόστος κατασκευής ενός νοσοκομείου από τα θεμέλιά του μέχρι την ολοκλήρωσή του είναι όσο το ετήσιο κόστος λειτουργίας του. Εδώ λοιπόν βάζουμε τη μέθοδο Σ.Δ.Ι.Τ., δηλαδή κάποιον ιδιώτη ο οποίος θα βάλει χρήματα τα οποία δεν θα τα βάλει για την ψυχρή του πατέρα του, θα τα βάλει για να κερδίσει. Το ερώτημα είναι από πού θα κερδίσει.

Κύριε Υπουργέ, φοβάμαι ότι δεν καταλαβαίνετε το στοιχειώδες και το βασικό που λέει ότι το νοσοκομείο που θα κατασκευαστεί –λέει ο Δήμος της Πρέβεζας, ο οποίος παραχωρεί το οικόπεδο- θα είναι πλήρως ενταγμένο στο Εθνικό Σύστημα Υγείας –αυτό το λέτε κι εσείς- καθώς και όλες οι λειτουργίες του. Εκεί είναι που αποφεύγετε να πάρετε θέση, κύριε Υπουργέ. Έρχεται και η Δ.Ε.Π.Α.ΝΟ.Μ. και επιμένει να απαλειφθεί αυτή η φράση, «καθώς και όλες οι λειτουργίες του».

Ξέρετε τι σημαίνει αυτό, κύριε Υπουργέ; Θα σας το εξηγήσω αν τυχόν δεν έχει γίνει αντιληπτό. Οι λειτουργίες του νοσοκομείου θα ιδιωτικοποιηθούν, θα είναι υποχρεωμένοι οι πολίτες να καταβάλλουν εξ ιδίων για αξονικές, μαγνητικές και οτιδήποτε άλλο. Να σας πω κάτι; Κάτι τέτοιες διαβεβαιώσεις έδινε και ο κ. Κακλαμάνης εδώ για την Ολυμπιακή Πολυκλινική, η οποία θα ήταν κέντρο υγείας αστικού τύπου για όλο το λαό της περιοχής και πρότυπο και όμως υποχρεώνονται οι πολίτες του Μενιδίου να πληρώνουν εισιτήριο για να μπορέσουν να εξεταστούν στην Ολυμπιακή Πολυκλινική και να τρέχουν μετά να τα διεκδικούν από τα ταμεία τους, εάν και εφόσον και όποτε τα πάρουν.

Επομένως κάτι τέτοιο θα γίνει κι εδώ, κύριε Υπουργέ, και το ξέρετε πολύ καλά. Θέλετε τις λειτουργίες να τις εκχωρήσετε στον ιδιωτικό τομέα. Μπορείτε να μας διαβεβαιώσετε ότι δεν θα πληρώσει κανένας πολίτης της Πρέβεζας τίποτε σ' αυτό το νοσοκομείο; Φοβάμαι ότι δεν θα μπορέσετε να μας διαβεβαιώσετε γι' αυτό ή δεν θα μπορέσετε να το εξασφαλίσετε, γιατί και να το διαβεβαιώσετε εσείς εδώ, στην πράξη έτσι θα λειτουργήσει. Γι' αυτό επιμένει η Δ.Ε.Π.Α.ΝΟ.Μ. να φύγουν και όλες οι λειτουργίες του να μην είναι στο δημόσιο. Πείτε το αυτό, όλες οι λειτουργίες θα είναι στο δημόσιο, δεν θα επιβαρύνονται οι πολίτες και φαντάζομαι ότι από κει και πέρα δεν θα υπάρχει κανένα πρόβλημα.

Όσο για το ότι θέλει πιστοποιητικά ο Δήμαρχος της Πρέβεζας, νομίζω ότι αυτό είναι άσχετο του παρόντος.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Λεβέντη.

Το λόγο έχει ο κύριος Υπουργός για να δευτερολογήσει για δύο λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Κύριε Λεβέντη, γνωρίζετε πολύ καλά ότι σύμφωνα με τη σύμβαση που υπεγράφη και όπως ξεκίνησε η μελέτη, το νοσοκομείο είναι μία δημόσια επένδυση, ανήκει στο δημόσιο σύστημα υγείας, δεν έχει καμμία σχέση με την Ολυμπιακή Πολυκλινική. Εκεί ο φορέας ήταν η «Ανώνυμη Εταιρεία Μονάδων Υγείας Α.Ε.». Είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου. Εδώ πρόκειται για ένα νοσοκομείο πλήρως ενταγμένο στο Εθνικό Σύστημα Υγείας με το νοσηλευτικό και το ιατρικό προσωπικό επίσης ενταγμένο στο Εθνικό Σύστημα Υγείας. Ο πολίτης δεν πρόκειται να πληρώσει τίποτα από την τσέπη του. Ισχύει, ό,τι ισχύει στα υπόλοιπα νοσοκομεία τα οποία είναι ενταγμένα στο Εθνικό Σύστημα Υγείας.

Έχουμε ένα σύστημα υγείας ανοιχτό σ' όλους τους πολίτες, είτε είναι Έλληνες πολίτες είτε είναι μετανάστες είτε είναι αιτούντες άσυλο είτε έχουν βιβλιário είτε δεν έχουν βιβλιário. Είμαστε υπερήφανοι που έχουμε ένα Εθνικό Σύστημα Υγείας που είναι πραγματικά ανοιχτό στους πάντες. Νομίζω ότι είμαστε από τα λίγα, από τα ελάχιστα τέτοια εθνικά συστήματα υγείας σ' όλον τον κόσμο και γι' αυτό πρέπει να είστε κι εσείς υπερήφανοι. Νομίζω ότι και όλος ο πολιτικός κόσμος της χώρας είναι υπερήφανος γι' αυτό. Έτσι θα είναι και το συγκεκριμένο Νοσοκομείο Πρέβεζας όπου οι δημότες της Πρέβεζας δεν θα πληρώσουν ούτε 1 ευρώ από την τσέπη τους, όπως ισχύει και σε όλα τα δημόσια νοσοκομεία της χώρας. Θα το επαναλάβω και δεν θα κουράζομαι να το επαναλαμβάνω αυτό.

Πώς είναι λοιπόν δυνατό να γίνεται λόγος περί δήθεν εκβια-

σμών του Υπουργείου και της Δ.Ε.Π.Α.ΝΟ.Μ. προς το Δήμο Πρέβεζας, όταν η υλοποίηση του νοσοκομείου μέσω Σ.Δ.Ι.Τ. αποτελεί δημόσια επένδυση; Η δε αποπληρωμή του θα γίνεται μέσω πληρωμών διαθεσιμότητας από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων.

Για την κυριότητα όπου έχει τα ερωτηματικά του ο δήμαρχος και το δημοτικό συμβούλιο, το έχουμε πει εκατό φορές. Έχουμε στείλει έγγραφα επανειλημμένως και έχουμε απαντήσει στο δήμαρχο και το δημοτικό συμβούλιο ότι η κυριότητα του παρεχόμενου ακινήτου παραμένει στο δημόσιο καθ' όλη τη χρονική διάρκεια της παραχώρησης. Στα τριάντα χρόνια δηλαδή που θα έχει παραχωρηθεί, παραμένει η κυριότητα στο δημόσιο και το νοσοκομείο και το ιατρονοσηλευτικό προσωπικό θα είναι πλήρως ενταγμένο στο Εθνικό Σύστημα Υγείας. Ο πολίτης δεν πρόκειται να πληρώσει τίποτα από την τσέπη του. Δεν έχει να κάνει σε τίποτα με την Ολυμπιακή Πολυκλινική η οποία είναι ανώνυμη εταιρεία μονάδων υγείας. Είναι διαφορετικό πράγμα, είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου. Δεν έχει καμμία σχέση το ένα με το άλλο. Σας είπα ότι η σύγκριση είναι καταλυτική. Κοιτάξε με το παλαιό σύστημα, το οποίο είχε γίνει επί ΠΑ.ΣΟ.Κ., το απέναντι νοσοκομείο το οποίο είναι στην Κέρκυρα και το οποίο θεμελιώθηκε επί Γεϊτόνα. Ακόμα είναι στα μπετά, ακόμα δεν έχει τελειώσει, ενώ με το νέο σύστημα το νοσοκομείο αυτό θα είναι πολύ σύντομα έτοιμο και στη διάθεση του λαού της Πρέβεζας.

Δεν μπορούμε να δώσουμε άλλες διασφαλίσεις. Είναι ένα σύστημα το οποίο «τρέχει» ήδη στο Ηνωμένο Βασίλειο, «τρέχει» στην Ισπανία, στην Ιταλία, στη Γερμανία, στη Γαλλία, σ' ένα σωρό χώρες. Εκατοντάδες νοσοκομεία έχουν γίνει με τη σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, έχουν τελειώσει στην ώρα τους, δεν έχουμε υπερβεί τα χρονοδιαγράμματα κατασκευής και υλοποίησής τους και είναι σε πλήρη λειτουργία. Ο δε ιδιώτης αναλαμβάνει τον ιατροτεχνολογικό εξοπλισμό όχι μόνο να τον παραδώσει στην ώρα του, αλλά και να τον ανανεώνει ανά τακτά χρονικά διαστήματα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Η Δ.Ε.Π.Α.ΝΟ.Μ. το λέει, κύριε Υπουργέ...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Ήμουν σαφής, κύριε Λεβέντη. Μην σπέρνετε θύελλες...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ολοκληρώθηκε η συζήτηση της επίκαιρης ερώτησης. Κύριε Λεβέντη, γνωρίζετε τη διαδικασία και τον Κανονισμό.

Θα συζητηθεί η τέταρτη με αριθμό 102/7-10-2008 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Δήμητρας Αράπογλου προς τον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων σχετικά με τις ελλείψεις και την ακαταλληλότητα μέσων στη μεταφορά των μαθητών στα σχολεία ειδικής αγωγής κ.λπ..

Η επίκαιρη ερώτηση της κυρίας συναδέλφου έχει ως εξής: «Ενώ έχουν περάσει μόνο λίγες εβδομάδες από την ψήφιση του «πολλά υποσχόμενου» νόμου για την ειδική αγωγή και εκπαίδευση, τα προβλήματα παραμένουν οξυμένα.

Σύμφωνα με καταγγελίες γονέων, η μεταφορά των παιδιών στα ειδικά σχολεία και ειδικότερα των εγγραφέντων για πρώτη φορά καθυστερεί χαρακτηριστικά και γίνεται με ακατάλληλα μέσα, ταξί. Σε αρκετά ειδικά σχολεία παρατηρείται έντονο πρόβλημα με τα δρομολόγια, λόγω καθυστέρησης ολοκλήρωσης των διαγωνισμών μεταφορικών μέσων, με αποτέλεσμα πολλοί μαθητές να μην παρακολουθούν τα μαθήματα.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

1. Πώς θα παρακολουθήσουν τα μαθήματα οι μαθητές, νέες εγγραφές των ειδικών σχολείων που δεν διαθέτουν μεταφορικό μέσο και δεν καλύπτονται από τα δρομολόγια των λεωφορείων μεταφοράς στο σχολείο;

2. Πώς εννοείτε την ασφαλή μεταφορά και την υποβοήθηση των παιδιών με ταξί και χωρίς συνοδό;».

Στην ερώτηση της κυρίας συναδέλφου θα απαντήσει ο Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων κ. Ανδρέας Λυκουρέντζος.

Κύριε Υφυπουργέ έχετε το λόγο για τρία λεπτά.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΥΚΟΥΡΕΝΤΖΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας -

ας και Θρησκευμάτων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρία συνάδελφε, από την αρχή της θητείας μας στο Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η πολιτική ηγεσία παρακολουθεί από κοντά τις ανάγκες των ειδικών σχολείων σε εκπαιδευτικό προσωπικό, σε υποδομές, αλλά και στη μεταφορά των μαθητών. Τα μέσα που διατίθενται για τη μεταφορά των μαθητών είναι είτε λεωφορεία τα οποία βρίσκονται στην ιδιοκτησία των σχολικών επιτροπών, είτε άλλα μέσα – αυτοκίνητα ή ταξί – τα οποία επικουρικά συμπληρώνουν το δίκτυο μεταφοράς των μαθητών στα συγκεκριμένα σχολεία. Η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου έκανε ό,τι είναι δυνατόν και την προηγούμενη χρονιά και τώρα για να μην υπάρχουν προβλήματα στη μεταφορά των μαθητών.

Ήδη επιτύχαμε να δοθούν δίμηνες συμβάσεις στους οδηγούς οι οποίοι απασχολούνται κατά το προηγούμενο σχολικό έτος για ν' απασχοληθούν και κατά το νέο σχολικό έτος στις ίδιες θέσεις εργασίας έτσι ώστε να μην δημιουργηθούν προβλήματα στη μεταφορά των μαθητών.

Πράγματι, σε ό,τι αφορά την προκήρυξη πρόσληψης των υπαλλήλων οδηγών μέσω των διαδικασιών του Α.Σ.Ε.Π., υπάρχει μια καθυστέρηση, η οποία δεν οφείλεται σε ολιγωρία του Υπουργείου Παιδείας, αλλά στις γραφειοκρατικές διαδικασίες οι οποίες εκκινούν από το Υπουργείο Παιδείας και ολοκληρώνονται μέσω του Υπουργείου Εσωτερικών, του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, της Γενικής Γραμματείας της Κυβέρνησης και ολοκληρώνονται στο Α.Σ.Ε.Π., το οποίο είναι και υπεύθυνο για την έκδοση της προκήρυξης για την πρόσληψη οδηγών μεταφοράς των μαθητών.

Θεωρώ ότι στη διαδικασία αυτή υπάρχει καθυστέρηση, αλλά όπως ενημερώνομαι από τις υπηρεσίες, σε λίγες ημέρες θα έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία έκδοσης της ζητούμενης προκήρυξης. Σας βεβαιώνω όμως, ότι ανεξαρτήτως της καθυστέρησης αυτής, με την παρέμβαση την οποία κάναμε, με την πρόσληψη των οδηγών με δίμηνες συμβάσεις, δεν υπάρχει αυτή τη στιγμή πρόβλημα στη μεταφορά των μαθητών και δεν θα υπάρξει.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε κύριε Υπουργέ.

Το λόγο έχει η συνάδελφος κ. Αράπογλου για δύο λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΑ ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ πολύ κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς συγχαρητήρια και από εμένα για την εκλογή σας και εύχομαι καλή θητεία.

Κύριε Υπουργέ, οι δίμηνες συμβάσεις στις οποίες αναφερθήκατε νομίζω ότι δεν επαρκούν. Πρέπει να γίνει κάτι από την αρχή για όλη τη διάρκεια της σχολικής χρονιάς. Όταν κάποια παιδιά, λοιπόν, δεν πηγαίνουν στο σχολείο ειδικής αγωγής, καταρρίπτεται η υποχρεωτική εκπαίδευση, η οποία επιβάλλεται σύμφωνα με τον πρόσφατα ψηφισθέντα νόμο για την ειδική αγωγή και εκπαίδευση. Πρέπει, λοιπόν, τα δρομολόγια των λεωφορείων που μεταφέρουν τα παιδιά να καθορίζονται πολύ νωρίτερα από την έναρξη της σχολικής χρονιάς, ώστε να μην παρατηρούνται αυτού του είδους τα προβλήματα.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα παρατηρείται στις νέες εγγραφές καθώς δεν υπάρχουν ούτε καν ταξί. Επίσης τα ταξί δεν πληρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας από τη στιγμή που δεν διαθέτουν συνοδό. Για παράδειγμα, αν εκείνη τη στιγμή συμβεί κάποια κρίση σε ένα επιληπτικό και σ' ένα αυτιστικό παιδί, ποιος θα τα βοηθήσει, ποιος θα τα φροντίσει; Ο οδηγός του ταξί που δεν ξέρει πώς να παρέμβει;

Το πιο καλό είναι να δοθούν μικρά εξειδικευμένα σχολικά λεωφορεία, βαν, τα οποία να έχουν ζώνες ασφαλείας, συνοδό μπροστά κ.λπ.. Δεν είναι δυνατόν τα παιδιά χωρίς ζώνες ασφαλείας να βρίσκονται μία μπροστά και μία πίσω, μέσα σ' ένα ταξί που δεν πληροί τις προδιαγραφές ασφαλείας.

Επίσης, σύμφωνα με καταγγελίες γονέων, ένα παιδί, για παράδειγμα, που υποφέρει από κρίσεις επιληψίας, μεταφέρεται με ταξί από το σπίτι του στη Ν. Σμύρνη στο σχολείο, εάν εκείνη τη στιγμή συμβεί μια κρίση τι θα γίνει; Πώς θα διασφαλίσουμε ότι το παιδί δεν θα μεταφερθεί μπροστά;

Είναι σοβαρά προβλήματα και πρέπει να ληφθούν σοβαρά μέτρα γι' αυτές τις περιπτώσεις. Υπάρχουν πολλές καταγγε-

λίες. Σκεφθείτε από τη Νέα Σμύρνη να πάει στην Πεντέλη ή αλλού, σε ειδικό σχολείο, σε όλη αυτή τη διαδρομή τι θα γίνει; Πρέπει να υπάρχει κάποιος συνοδός.

Αυτά τα παιδιά, λοιπόν, να μείνουν σπίτι τους; Να μην πάνε στα ειδικά σχολεία; Πρέπει να δοθεί λύση σε αυτό. Δεν μπορούμε να τα παραγκωνίσουμε, να μην συμμετάσχουν στο σύστημα εκπαίδευσης. Γι' αυτό να βάλετε παντού σχολικά λεωφορεία, αυτά τα μικρά βαν, που να έχουν όλες τις προδιαγραφές και τις ζώνες ασφαλείας, ώστε να μη δημιουργηθεί κανένα πρόβλημα.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε την κ. Αράπογλου.

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΥΚΟΥΡΕΝΤΖΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Κυρία συνάδελφε, σας ευχαριστώ για τις παρατηρήσεις. Γνωρίζετε ότι με το νόμο για την ειδική αγωγή και εκπαίδευση έχουμε ενισχύσει τις δράσεις πρόνοιας της πολιτείας για το χώρο της ειδικής αγωγής και εκπαίδευσης και των παιδιών που συμμετέχουν στη διαδικασία και στο συγκεκριμένο εκπαιδευτικό έργο. Και βεβαίως μας διακατέχει η ίδια η ευαισθησία για την ενίσχυση της φροντίδας στα συγκεκριμένα εκπαιδευτικά τμήματα.

Θεωρώ, όμως, ότι η μεταφορά των μαθητών με τα ταξί, όπως συμβαίνει στις περισσότερες των περιπτώσεων όπου δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν με λεωφορεία, είναι ασφαλής. Υπάρχουν ζώνες ασφαλείας, όπως ορίζει ο νόμος και νομίζω ότι προς το παρόν και με δεδομένο ότι ενδιαφερόμαστε για την ανάπτυξη δικτύων με οργανωμένα αυτοκίνητα, όπως και εσείς σημειώσατε, η κατάσταση προοδευτικά θα βελτιώνεται και θα γίνεται καλύτερη.

Αυτό για το οποίο θέλω να σας διαβεβαιώσω πάντως είναι ότι δεν υπάρχει θέμα μαθητής να μην μπορεί να μεταφερθεί στο σχολείο του σήμερα. Και με τις συμβάσεις αυτές και εν αναμονή της προκήρυξης από το Α.Σ.Ε.Π., θεωρώ ότι η υποχρέωσή μας να παρέχουμε οδηγούς για την μεταφορά των μαθητών είναι εγγυημένη και εξασφαλισμένη.

Κύριε Πρόεδρε, δεχθείτε παρακαλώ και τα δικά μου συγχαρητήρια για την εκλογή σας. Εύχομαι δημιουργικό και παραγωγικό έργο.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό. Τον ευχαριστώ και προσωπικά για τις ευχές του.

Επίκαιρες ερωτήσεις δευτέρου κύκλου:

Θα συζητηθεί η πρώτη με αριθμό 96/7-10-2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Γεωργίου Λιάνη προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας, σχετικά με τη λειτουργία του Πεδίου Βολής Λόφων-Μελίτης στη Φλώρινα κ.λπ..

Η επίκαιρη ερώτηση του κυρίου συναδέλφου έχει ως εξής:

«Τη Δευτέρα 29 Σεπτεμβρίου 2008 ένας αριθμός τεθωρακισμένων κατέλαβε το Πεδίο Βολής Λόφων-Μελίτης χωρίς προηγούμενως να έχει δοθεί καμμία σχετική προειδοποίηση, είτε στο δήμο είτε στα δημοτικά διαμερίσματα γι' αυτό το γεγονός».

Το έγγραφο με το οποίο ανακοινωνόταν ότι στις 3, 8 και 9 Οκτωβρίου 2008, από τις 8 το πρωί μέχρι τα μεσάνυχτα θα εκτελούνται βολές φορητού οπλισμού και βολές αρμάτων, μοιράστηκε στα δημοτικά διαμερίσματα και στον Τύπο δύο μέρες αργότερα!

Από το 2003, με ομόφωνες αποφάσεις των Δήμων Μελίτης και Αμυνταίου, είχαν εκδοθεί ψηφίσματα με τα οποία οι δήμοι ήταν αντίθετοι στη λειτουργία του πεδίου βολής, το οποίο και δεν λειτουργήσε όλα αυτά τα χρόνια διότι το θεωρούσαν άκρως επικίνδυνο για την ασφάλεια των κατοίκων. Ο τρόπος με τον οποίο επιχειρήθηκε να γίνει άσκηση απειλούσε να δημιουργήσει και πολύ σοβαρότερες παρενέργειες.

Με σύντομες ενέργειες ενημέρωσε το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και το Υπουργείο Εξωτερικών και αργά το βράδυ της Τετάρτης δόθηκαν εντολές να

μη γίνουν οι βολές των βαρέων αρμάτων. Οι κάτοικοι παραμένουν ανήσυχοι και η κατάσταση είναι έκρυθμη.

Ερωτάται λοιπόν ο κύριος Υπουργός:

1. Ποιος και για ποιο λόγο εξέδωσε αυτή τη διαταγή και γιατί δεν ενημερώθηκαν σωστά ο Τύπος και οι κάτοικοι;

2. Τι πρόκειται να κάνει το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας σε σχέση με τη λειτουργία του επικίνδυνου Πεδίου Βολής Λόφων-Μελίτης;».

Στην ερώτηση του κυρίου συναδέλφου, θα απαντήσει ο Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας κ. Τασούλας.

Κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο για τρία λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Κύριε Πρόεδρε, εγώ προσωπικά δεν θα έκανα αυτή την ερώτηση. Αυτό δεν σημαίνει, όμως, ότι δεν θα απαντήσω σ' αυτή την ερώτηση.

Και επειδή ο κύριος συνάδελφος κήδεται της σωστής ενημέρωσής, θα μου επιτρέψετε να πω ότι σωστή ενημέρωση σημαίνει πως, όταν λέμε ότι τα τεθωρακισμένα του ελληνικού στρατού κατέλαβαν πεδίο βολής στην ελληνική Φλώρινα, τουλάχιστον να γνωρίζουμε ότι ο ελληνικός στρατός υπάρχει για να προστατεύει τη χώρα από το να την καταλαμβάνουν ξένες δυνάμεις. Ο ελληνικός στρατός δεν καταλαμβάνει την ελληνική επικράτεια, πολλώ μάλλον πεδία βολής του ελληνικού στρατού.

«Καταλαμβάνω» κατά το μέγα λεξικό Δημητράκου, που έχει και βραβείο της Ακαδημίας Αθηνών, σημαίνει «λαμβάνω τι αυθαίρετως», «καταπατώ». Ο ελληνικός στρατός δεν καταπατά πεδία βολής στην Ελλάδα. Αυτά ως προς τη σωστή ενημέρωση και τη σημασία των λέξεων, ειδικά σήμερα που για ιερές λέξεις παλεύει η χώρα, παλεύει η Κυβέρνηση, παλεύει το έθνος.

Το Πεδίο Βολής Λόφων στη Φλώρινα δεν χρησιμοποιείται ούτε αυθαίρετως ούτε ασκόπως. Είναι ένα πεδίο βολής στο οποίο μέχρι και το Μάιο του 2004 εγένοντο σημαντικές, ευρείας κλίμακος ασκήσεις του ελληνικού στρατού, ο οποίος δεν καταλάμβανε το χώρο, χρησιμοποιούσε και αξιοποιούσε το χώρο. Εγένετο η άσκηση «ΦΙΛΙΠΠΟΣ», ας πούμε. Είναι μια τακτική άσκηση μετά στρατευμάτων. Είχαμε βολές ακόμη και βαρέων όπλων.

Από το 2004 ίσαμε σήμερα χρησιμοποιείται ηπιότερα. Γίνονται βολές τυφεκίων μόνο. Χρησιμοποιείται συχνά. Και αυτή την εποχή χρησιμοποιείται. Είμαστε σε συνεργασία με τους κατοίκους. Δεν έγιναν βολές αρμάτων, δεν κατέλαβαν το πεδίο βολής. Έχουμε μια άσκηση αυτές τις μέρες, που είναι δωδεκαήμερη άσκηση επιχειρησιακής ετοιμότητας. Ο στρατός πρέπει να βρίσκεται σε επιχειρησιακή ετοιμότητα για να μην καταληφθεί η χώρα. Και νομίζω πως αυτά τα θέματα, τα οποία τα συζητούμε με την τοπική κοινωνία και με τους τοπικούς Βουλευτές, -με τον κ. Λιάνη και με το συνάδελφό του κ. Κωνσταντίνου, ο οποίος ήρθε αρκετές φορές στο Υπουργείο γι' αυτό το θέμα- δεν μπορεί να γίνονται αντικείμενο το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί από άλλα επιχειρήματα και από άλλες σκοπιμότητες, ειδικά αυτές τις μέρες.

Συνεπώς, πρώτον, ο ελληνικός Στρατός -επαναλαμβάνω τα στοιχειώδη- δεν καταλαμβάνει χώρο της ελληνικής επικράτειας, ούτε είναι αναγκαίο κακό. Είναι απαραίτητος για την προστασία της ακεραιότητας της χώρας. Ο ελληνικός Στρατός δεν είναι σε αντίθεση με την ελληνική κοινωνία. Είναι σε σύμπλευση με την ελληνική κοινωνία και στη Φλώρινα και γνωρίζουμε πολύ καλά ότι αξιοποιώντας τα πεδία βολής διασφαλίζουμε πρώτα απ' όλα την ασφάλεια του ελληνικού λαού, την ευημερία και την ελευθερία του.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Ο κ. Λιάνης έχει το λόγο για δυο λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε και από εμένα καλή επιτυχία! Η τεράστια πείρα και το ήθος σας την εγγυώνται.

Με καταπλήσσει η απάντηση του κυρίου Υφυπουργού: Μαθήματα πατριδογνωσίας και μαθήματα δημοκρατίας σε μια Αίθουσα στην οποία φοιτώ επί είκοσι χρόνια, ενώ στο βάθος δεν είναι τίποτε άλλο παρά μαθήματα πατριδοκαπηλίας! Και δεν σας επιτρέπω να μου μιλάτε εμένα για καταλήψεις στο πεδίο βολής και τι εννοεί η φράση. Η φράση λέει παρακάτω γι' αυτά που σεις

δεν απαντάτε.

Πώς πηγαίνετε απρόσκλητοι να κάνετε ασκήσεις χωρίς να έχετε θυροκολλησει ένα χαρτί από το Γ.Ε.Σ., ένα χαρτί από το Υπουργείο Άμυνας παρά μόνο μια ανακοίνωση, κατόπιν εορτής, μιας μεραρχίας σ' ένα μέρος στο οποίο δεν ανήκει αυτό το Σώμα Στρατού; Άρα σας επιστρέφω τις σκέψεις επί του τι σημαίνουν αυτά τα περί καταλήψεων. Σεβόμαστε τους Έλληνες στρατιώτες, αγαπάμε τις Ένοπλες Δυνάμεις, αλλά αγαπάμε τη δημοκρατία μας περισσότερο. Δεν έχετε λοιπόν κανένα δικαίωμα να μην απαντάτε στην ερώτηση. Πήγατε, μπηκάτε στο πεδίο βολής, και ειδοποιήσατε δύο μέρες μετά. Την ματαιώσαμε εμείς την άσκηση γιατί παρενέβημεν -τώρα με αναγκάζετε να τα πω στην κ. Μπακογιάννη, στον κ. Ρουσόπουλο, ενημερώθηκε ο Πρωθυπουργός και έτσι δεν έγιναν οι βολές αρμάτων. Πού; Σ' ένα μέρος, κύριοι συνάδελφοι, που το πεδίο βολής είναι μέσα στην καρδιά της Φλώρινας, στην καρδιά του κάμπου. Τέσσερα χωριά -Μελίτη, Βεύη, Κέλλη, Λόφοι- και ο ατμοηλεκτρικός σταθμός της χώρας απέχουν όλα εκατόν πενήντα μέτρα. Και στο παρελθόν έχουν πέσει βλήματα στις αυλές των σπιτιών. Να γιατί δεν το θέλουν οι κάτοικοι, που έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό ανεργίας σ' όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, που είναι μόνοι, που είναι έρημοι, που είναι φτωχοί κι από πάνω θέλετε να μην ξέρουν ποιος πάει έξι η ώρα το πρωί στο σπίτι τους. Να το ξέρουν οι κάτοικοι, αυτό είναι δημοκρατία. Αυτό είναι σεβασμός.

Η Μελίνα Μερκούρη έλεγε για τα μέρη αυτά ότι «τα σύνορα δεν είναι πονηρά. Τα σύνορα είναι τιμή». Και δεν τα τιμάτε. Τα σύνορα τα τιμάμε με ανάπτυξη, με ενημέρωση, με δουλειές και με δημοκρατία κι όχι μ' αυτά τα σαρδανάπαλα που ακούω εδώ.

Μια τελευταία κουβέντα θα πω, κύριε Υφυπουργέ. Γιατί εθνικόν είναι ό,τι είναι αληθές. Και αληθές είναι αυτό το χαρτί που έχει εκδοθεί από την 34η ταξιαρχία, απόσπασμα τάδε, και φέρει την υπογραφή ενός ταξιάρχου.

Ποιος πήρε την πολιτική απόφαση γι' αυτή την άσκηση; Δεν είναι αλήθεια αυτό που λέτε. Οι ασκήσεις έχουν σταματήσει από το 2003. Το σεβάστηκαν όλα τα κόμματα και εμείς και εσείς. Ποιος πήρε λοιπόν την απόφαση; Είναι πολιτική απόφαση, είναι στρατιωτική; Και γιατί σ' ένα επικίνδυνο πεδίο βολής; Γιατί δεν πάτε λοιπόν, κύριε Υπουργέ, δίπλα, στο Καϊμακτσαλάν, να κάνετε ένα καινούργιο πεδίο βολής μακριά από τους κατοίκους;

Γιατί δεν πάνε όλοι αυτοί οι εξαιρετικοί κύριοι να κάνουν αυτό που λέτε σε εκείνο το σημείο; Συμφωνώ και εγώ να γίνονται ασκήσεις. Βεβαίως θα ασκούνται οι Ένοπλες Δυνάμεις. Πού, όμως; Εκεί που δεν υπάρχει κίνδυνος. Και πού αλλού; Εκεί που είναι οι μονάδες. Τις αποσύρατε όλες τις μονάδες από την περιοχή και τώρα διαπραγματεύεστε το πεδίο βολής -σας το αποκαλύπτω και αυτό- λέγοντας, θα σας δώσουμε στρατό στο Αμύνταιο για να λειτουργήσει το πεδίο βολής! Μην με αναγκάσετε να πω περισσότερα. Με προκαλέσατε με την απάντησή σας.

Κύριε Πρόεδρε, είναι επικίνδυνο για όλους τους κατοίκους που ζουν εκεί αυτό το πεδίο βολής. Έτσι έχει χρέος η Νέα Δημοκρατία, που πιστεύω ότι σέβεται και το πολίτευμα και τη δημοκρατία, να μη το λειτουργήσει άλλο, όπως δεν λειτουργήσει μέχρι σήμερα. Διαφορετικά θα έχετε πάντα μπροστά το θέαμα που είδατε και κάνατε πίσω, μάνες με παιδιά στην αγκαλιά μπροστά από τις κάνες των τεθωρακισμένων, που δεν κατέλαβαν, αλλά δεν ενημέρωσαν και δεν ειδοποίησαν πότε θα πάνε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο για τη δευτερολογία σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Κύριοι συνάδελφοι, εξακολουθώ να πιστεύω, ιδίως μετά την απάντηση του κ. Λιάνη, ότι δεν έπρεπε να κάνει αυτήν την ερώτηση και πιστεύω ότι ακόμη και αυτό το οποίο είπε εν συνεχεία, ότι «αγαπώ τη δημοκρατία περισσότερο από τις Ένοπλες Δυνάμεις», είναι λάθος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΝΗΣ: Δεν είπα τέτοιο πράγμα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Αυτό είπατε, κύριε Λιάνη.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΝΗΣ: Δείτε τα πρακτικά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Είναι Ένοπλες Δυνάμεις της δημοκρατίας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΝΗΣ: Δεν είπα τέτοιο πράγμα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Προστατεύουν την ακεραιότητα της χώρας ...

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΝΗΣ: Δεν είπα τέτοιο πράγμα. Είστε απará-δεκτος. Δεν έχετε απάντηση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): ... και παρόμοια θέματα δεν πρέπει να εγείρονται.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ να με προστατεύσετε. Δεν είπα τέτοιο πράγμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κύριε Λιάνη, σας παρακαλώ. Ξέρετε ότι κατά τον Κανονισμό δεν μπορεί να γίνονται διακοπές. Ας ολοκληρώσει ο κύριος Υπουργός και θα δούμε αν υπάρχει θέμα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Ξέρουμε τι συμβαίνει στη Φλώρινα. Ξέρουμε ότι είναι αναγκαίο το πεδίο βολής και οι Ένοπλες Δυνάμεις δεν είναι σε σύγκρουση με την τοπική κοινωνία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΝΗΣ: Είναι σε σφοδρή σύγκρουση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΑΣΟΥΛΑΣ (Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας): Δεν υπάρχει αυτή η εικόνα την οποία δίνει ο κ. Λιάνης, γιατί επιπλέον αυτή η εικόνα συνάδει με ανησυχίες που εξεφράστησαν, ως μη έδει και ως ανάμειξη στα εσωτερικά της χώρας, από αρχηγό γειτονικού κράτους. Δεν συμβαίνουν αυτά που είπε ο κ. Λιάνης, όπως δεν συμβαίνουν και αυτά που είπε ο κ. Γκρουέφσκι με την άσκηση αυτή. Και εγώ επιμένω ότι, κύριε Λιάνη, αυτήν την ερώτηση δεν έπρεπε να την είχατε κάνει.

Κατά τα άλλα ξέρουμε πολύ καλά και τις ανάγκες και τις αγωνίες της τοπικής κοινωνίας και πάντα οι Ένοπλες Δυνάμεις της χώρας είναι σε σύμπλευση με τις τοπικές κοινωνίες και πάντα οι ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις που είναι Ένοπλες Δυνάμεις της Ελληνικής Δημοκρατίας, προστατεύουν την ακεραιότητα της χώρας. Και επαναλαμβάνω αυτά σήμερα εδώ στην Εθνική Αντιπροσωπεία, για να είναι βέβαιοι οι κάτοικοι της Φλώρινας ότι χωρίς καμιά εκμετάλλευση της ανησυχίας τους, χωρίς καμιά εκμετάλλευση του ενδιαφέροντός τους για την περιοχή τους, οι Ένοπλες Δυνάμεις θα κάνουν αυτό που πρέπει, θα τους ακούσουν, θα ανταποκριθούν και δεν θα μειώσουν στο ελάχιστο τη μαχητική ικανότητα των στρατευμάτων μας, που επαναλαμβάνω είναι στρατεύματα της δημοκρατίας.

Ήθελα δε ακόμα να πω ότι εδώ σήμερα δεν έκανα μαθήματα πατριωτισμού σε κανέναν, δεν επιτρέπεται εδώ να κάνουμε μαθήματα πατριωτισμού ο ένας στον άλλο. Απλώς ανέφερα ετυμολογικά τι σημαίνει «καταλαμβάνω». Δεν μπορεί να λέγεται ότι ο ελληνικός στρατός καταλαμβάνει χώρο της ελληνικής επικράτειας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο επί προσωπικού θέματος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κύριε συνάδελφε, η ερώτηση έγινε, απαντήθηκε, τα πάντα είναι στα πρακτικά. Ο καθένας μπορεί να βγάλει τα συμπεράσματά του. Βοηθείστε αν θέλετε το Προεδρείο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΝΗΣ: Υπάρχει σοβαρό πρόβλημα, κύριε Πρόεδρε, και παρακαλώ να μου δώσετε το λόγο επί προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κύριε συνάδελφε, το Προεδρείο θεωρεί ότι δεν υπάρχει προσωπικό. Έχετε, όμως, το λόγο για ένα λεπτό να κάνετε το σχόλιό σας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΑΝΗΣ: Είπατε, κύριε Υφυπουργέ, ότι είπα ότι δεν πρέπει να σεβόμαστε τις Ένοπλες Δυνάμεις. Είπα ακριβώς το αντίθετο, κύριε Πρόεδρε, ότι σεβόμαστε τις Ένοπλες Δυνάμεις, αγαπάμε τα στρατευμένα μας παιδιά. Και δεύτερον, δεν σας επιτρέπω, κύριε Υπουργέ, ούτε ως συνειρμό να αναφέρετε πράγματα τα οποία πηγαινούν αλλού. Πρώτος από όλη την Ελλάδα έβγαλα ανακοίνωση σαν πολιτικό γραφείο και καταδικάσα την ανάμειξη του κ. Γκρουέφσκι στα εσωτερικά της χώρας.

Μην παίζετε με τη φωτιά. Αυτά κάνετε εκεί πέρα πάνω. Γι' αυτό έχετε και αυτού του είδους τα αποτελέσματα. Μην παίζετε με τη φωτιά. Το ξαναεπιχείρησαν συνάδελφοί σας σε αυτήν

την αίθουσα πριν πάρα πολλά χρόνια. Δεν δίνω εξετάσεις δημοκρατίας και αγάπης για τη χώρα. Τα σαράντα χρόνια που είμαι στην πρώτη γραμμή, στη δημοσιογραφία και στη Βουλή, το εγγυώνται. Ας μας δώσετε και τα παράσημά σας να τα δούμε. Δεν σας επιτρέπω, λοιπόν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Σας παρακαλώ, κύριε Λιάνη, τελειώσατε. Είμαστε όλοι εκτός διαδικασίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Η δεύτερη με αριθμό 106/7.10.2008 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Σοφίας Κаланτιδου προς τους Υπουργούς Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας και Ανάπτυξης σχετικά με το κλείσιμο του εργοστασίου της «SIEMENS» στη Θεσσαλονίκη κ.λπ., δεν θα συζητηθεί λόγω καλύμματος του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Η κυρία συνάδελφος έχει ζητήσει το λόγο για ένα σύντομο σχόλιο.

Γνωρίζετε ότι αυτό δεν προβλέπεται από τον Κανονισμό. Όμως, επειδή κατανώ ότι ήρθατε από τη Θεσσαλονίκη γι' αυτήν την ερώτηση, σας δίνω το λόγο για να κάνετε ένα σύντομο σχόλιο.

ΣΟΦΙΑ ΚΑΛΑΝΤΙΔΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Να πω κατ' αρχάς ότι πριν από μήνες όταν έκανα ακόμη μια επίκαιρη ερώτηση η κ. Κаланτζάκου απάντησε ότι συνεννοείται και συνεργάζεται γι' αυτό το θέμα με το Υπουργείο Ανάπτυξης. Άρα, το Υπουργείο Ανάπτυξης σήμερα δεν μπορεί να λέει ότι επειδή λείπει η κ. Κаланτζάκου δεν έχει ευθύνη, δεν έχει λόγο να απαντήσει. Τέλος πάντων.

Ο λαός της Θεσσαλονίκης απαιτεί να μην κλείσει το εργοστάσιο, να μην κλείσει άλλο εργοστάσιο. Οι εργαζόμενοι με τη συμμετοχή τους στην απεργία 100% διεκδικούν να λειτουργήσει το κερδοφόρο εργοστάσιο. Και τι αντιμετωπίζουν αυτήν τη στιγμή; Να κριθεί παράνομη η δίκαιη απεργία τους, μετά τα ασφαλιστικά μέτρα της επιχείρησης. Είναι τεράστιες οι πολιτικές ευθύνες που έχει η Νέα Δημοκρατία για το κλείσιμο του εργοστασίου της. Είναι πολιτικές ευθύνες που απορρέουν από την αντιλαϊκή πολιτική που εφαρμόζει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κυρία συνάδελφε, θα έχετε την ευκαιρία να τα εκθέσετε αυτά αναλυτικότερα.

ΣΟΦΙΑ ΚΑΛΑΝΤΙΔΟΥ: Ένα λεπτό να ολοκληρώσω.

Είναι η αντιλαϊκή πολιτική που συναποφασίστηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση και εφαρμόζεται και από άλλα κόμματα. Οι παραινήσεις του Πρωθυπουργού για ανοικτές πόρτες στον πολίτη και κοντά στο λαό, δυστυχώς είναι ωραία λόγια για να θολώσουν τα νερά, να κοροϊδέψουν ξανά το λαό για να αμβλύνουν τη δυσανεμία του και την αγανάκτησή του, να περιορίσουν τον διεκδικητικό του αγώνα. Η αγωνία της Νέας Δημοκρατίας είναι πως θα μείνει στην Κυβέρνηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κυρία συνάδελφε, αδικείτε τώρα το θέμα σας. Μπορείτε να το επαναφέρετε.

ΣΟΦΙΑ ΚΑΛΑΝΤΙΔΟΥ: Είναι η δεύτερη φορά που το φέρνουμε, κύριε Πρόεδρε. Μια την προηγούμενη εβδομάδα, μια τώρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Να σεβαστούμε όμως τη διαδικασία.

ΣΟΦΙΑ ΚΑΛΑΝΤΙΔΟΥ: Η αγωνία μας είναι να λειτουργήσει το εργοστάσιο. Μπορεί να λειτουργήσει, αν ο λαός καταδικάσει αυτήν την πολιτική και χαράξει το δρόμο για τη λαϊκή κυβέρνηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Η τρίτη με αριθμό 98/7.10.2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Παναγιώτη Λαφαζάνη προς τους Υπουργούς Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας και Οικονομίας και Οικονομικών, σχετικά με τη στήριξη των αποθεματικών των ασφαλιστικών ταμείων κ.λπ., δεν θα συζητηθεί λόγω καλύμματος του κυρίου Υπουργού και διαγράφεται.

Να σχολιάσω ως Προεδρείο ότι σήμερα έχουμε αρκετές δυσκολίες με τις ερωτήσεις. Ελπίζω να υπάρξει δυνατότητα να απαντηθούν, διότι τα θέματά τους είναι κρίσιμα.

Τέταρτη είναι η με αριθμό 103/7.10.2008 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Σπυρίδωνος-Αδωνι Γεωργιάδη, προς τον Υπουργό Ανάπτυξης σχετικά με την παραγωγή ενέργειας από πυρηνικά εργοστάσια και

κατασκευή τέτοιων μονάδων στις Βαλκανικές χώρες κ.λπ..

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ το λόγο επί της διαδικασίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Επειδή η κυρία συνάδελφος τοποθετήθηκε εκτός διαδικασίας, για ένα θέμα το οποίο αφορά ένα πολύ σημαντικό ζήτημα που έχει σχέση με την ανάπτυξη, θα ήθελα και εγώ να κάνω ένα σχόλιο γιατί λόγω της απουσίας της συναδέλφου, δεν μπορεί να μείνει αναπάντητη μια τοποθέτηση από τη συνάδελφο η οποία έριξε ευθέως ευθύνες για τα ζητήματα αυτά στη Νέα Δημοκρατία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κύριε Υπουργέ, μπορούμε να σας δώσουμε ένα λεπτό για ένα σχόλιο, αλλά αν έσπευθε θέση, μπορεί να συζητηθεί η επίκαιρη ερώτηση.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Όχι. Δεν είμαι εγώ εξουσιοδοτημένος για να απαντήσω. Δώστε μου μόνο είκοσι δευτερόλεπτα για να κάνω ένα σχόλιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ναι, αλλά χωρίς να δώσουμε συνέχεια, γιατί αντιλαμβάνεστε ότι αυτό δεν μπορεί να γίνει.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Απλώς θέλω να πω, ότι αυτό το ζήτημα αποτελεί αντικείμενο κοινής αγωνίας. Δεν υπάρχει κάποιο κόμμα το οποίο μονοπωλεί την αγωνία για τους εργαζόμενους. Δεν είναι μόνον το ζήτημα των εργαζόμενων που απασχολεί την Κυβέρνηση, αλλά είναι και το ζήτημα της ανάπτυξης και της επιβίωσης της εταιρείας σε χρονικό διάστημα όχι μόνο λίγων μηνών, αλλά και μακροπρόθεσμα.

Και βεβαίως υπάρχει συνεχής συνεργασία των συναρμόδιων Υπουργείων και με τους εργαζόμενους και μέσα από συναντήσεις που έλαβαν χώρα τους προηγούμενους μήνες, γεγονός που αποδεικνύει το έμπρακτο ενδιαφέρον αυτής της Κυβέρνησης.

Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε, για τη δυνατότητα που μου δώσατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Προχωρούμε, λοιπόν, τώρα στην επίκαιρη ερώτηση του κ. Βουλευτή του ΛΑ.Ο.Σ. με θέμα την πυρηνική ενέργεια η οποία έχει ως εξής:

«Σύμφωνα με χθεσινά δημοσιεύματα ο Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. κ. Γεώργιος Σουφλιάς υποστήριξε την ανάγκη να προχωρήσει η Ελλάδα στην κατασκευή πυρηνικών εργοστασίων, για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Η δήλωσή του αυτή ήρθε σε συνέχεια σχετικής προτροπής από το Βήμα της Βουλής από τον Πρόεδρο του ΛΑ.Ο.Σ. κ. Γεώργιο Καρατζαφέρη, αλλά και της καταθέσεως σχετικής δικής μου γραπτής ερωτήσεως προς εσάς.

Συνεπώς ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

Υπάρχει στον μελλοντικό σχεδιασμό του Υπουργείου σας, ιδιαίτερα τώρα που η τιμή του πετρελαίου βρίσκεται στα ύψη, αλλά και μετά τις σχετικές δηλώσεις του κ. Σουφλιά η δημιουργία εργοστασίου παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας δια μέσων πυρηνικών αντιδραστήρων;

Στην ερώτηση του κυρίου συναδέλφου, θα απαντήσει ο Υφυπουργός Ανάπτυξης κ. Σταύρος Καραφάτης.

Ο Υφυπουργός έχει το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Κύριε Πρόεδρε, αφού σας ευχηθώ και εγώ με τη σειρά μου καλή επιτυχία, δημιουργικό και εποικοδομητικό έργο στη συνέχεια για σας, θα ήθελα να απαντήσω στο ερώτημα που τέθηκε, το οποίο είναι πάντα επίκαιρο και πολύ ενδιαφέρον.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η χάραξη της ενεργειακής πολιτικής στη σύγχρονη εποχή αποτελεί έναν τομέα που είναι, θα έλεγα, στις προτεραιότητες, σχεδόν όλων των κυβερνήσεων και βεβαίως και της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Είναι ένας τομέας, όπου συγκεντρώνονται με τον πλέον ανάγλυφο τρόπο πολλές από τις σύγχρονες προκλήσεις της εποχής μας. Όλοι μας βρισκόμαστε μπροστά στη μεγάλη πρόκληση να συνδυάσουμε την ενεργειακή ασφάλεια, την επάρκεια, τη διαφοροποίηση των ενεργειακών πηγών με την υπερθέρμανση του πλανήτη, τις κλιματικές αλλαγές, την υπερμετάλλευση των φυσικών πόρων. Να διατηρήσουμε, αλλά

και να αναπτύξουμε περαιτέρω την ποιότητα της ζωής μας, χωρίς να υποθηκεύσουμε το μέλλον των παιδιών μας.

Οι κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας από τη στιγμή που αναλάβαμε τη διακυβέρνηση της χώρας, θέσαμε σε πρώτη προτεραιότητα τον ενεργειακό σχεδιασμό. Επανασυστήσαμε το Συμβούλιο Εθνικής Ενεργειακής Στρατηγικής και διαμορφώσαμε ένα σύγχρονο μείγμα πολιτικών και δράσεων, ώστε να ικανοποιηθεί η πολλαπλή στόχευση που μια ενεργειακή πολιτική οφείλει να έχει. Η πολιτική μας αυτή στοχεύει στην ενεργειακή ασφάλεια, στη διαφοροποίηση των ενεργειακών πηγών και τη μείωση της εξάρτησης από το πετρέλαιο, στην προστασία του περιβάλλοντος με τη χρήση φιλικότερων προς αυτό καυσίμων, αλλά και με την ουσιαστική ώθηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Στην προώθηση ακόμα της ανταγωνιστικότητας και της παραγωγικότητας μέσω ενεργειακών επενδύσεων καθαρών τεχνολογιών, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα, την περιφερειακή ανάπτυξη. Στην εκπλήρωση τέλος των περιβαλλοντικών δεσμεύσεων που έχουμε αναλάβει.

Ο ενεργειακός μας σχεδιασμός περιλαμβάνει ένα ισόρροπο μείγμα για την ηλεκτροπαραγωγή και στηρίζεται στη χρήση στερεών καυσίμων, φυσικού αερίου και ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Δίνει έμφαση στην εξοικονόμηση ενέργειας, στην ενεργειακή αποδοτικότητα, στην ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και βεβαίως στην πράσινη επιχειρηματικότητα. Ο ενεργειακός μας σχεδιασμός δεν περιλαμβάνει την ανάπτυξη πυρηνικών εργοστασίων. Έχει ήδη γίνει σχετική συζήτηση στη Βουλή, όπου και δόθηκαν από τον Υπουργό κ. Φώλια αναλυτικά στοιχεία. Επισημαίνω δε ότι ήδη κάνουμε πράξη την υλοποίησή του. Ειδικά στον τομέα των Α.Π.Ε. είναι σε λειτουργία χίλια εβδομήντα πέντε MW, ενώ άλλα τριακόσια είκοσι πέντε MW είναι εγκατεστημένα και βρίσκονται στο στάδιο της κατάρτισης της σύμβασης με τη Δ.Ε.Η., προκειμένου και αυτά να μπουν στο σύστημά. Και σε αυτά που σας ανέφερα, δεν περιλαμβάνονται τα μεγάλα υδροηλεκτρικά.

Περαιτέρω, στον τομέα των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας ανοίγουμε νέες προοπτικές για την αξιοποίηση του γεωθερμικού δυναμικού της χώρας. Έχουμε ολοκληρώσει την επεξεργασία των αλλαγών του σχετικού νόμου. Αλλαγές με τις οποίες δημιουργούμε ένα πιο σταθερό επενδυτικό περιβάλλον. Προωθούμε την αξιοποίηση της γεωθερμίας για αγροτικές χρήσεις, προβλέπουμε τη δυνατότητα ύπαρξης ειδικών κινήτρων για την ανάπτυξη, όχι μόνο της έρευνας και της εκμετάλλευσης των γεωθερμικών πεδίων, αλλά και για τις εφαρμογές για οικιακή χρήση. Επιπλέον, άμεσα θα προκηρυχθούν περιοχές προς έρευνα για την ύπαρξη νέων γεωθερμικών πεδίων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με συνέπεια υλοποιούμε σύγχρονες πολιτικές για τον ενεργειακό τομέα. Το ενεργειακό στοίχημα είναι μεγάλο και είμαστε αποφασισμένοι και πεπεισμένοι ότι θα το κερδίσουμε.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Το λόγο έχει ο κ. Γεωργιάδης για δύο λεπτά.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ: Κατ' αρχάς να πω, κύριε Πρόεδρε, ότι στην επίκαιρη ερώτησή μου αναφερόταν η φράση «χθεσινά δημοσιεύματα». Αυτό συνέβη, διότι η ερώτηση είχε κατατεθεί ήδη από τις αρχές του καλοκαιριού. Λόγω της διακοπής της Βουλής δεν είχε συζητηθεί.

Κύριε Υπουργέ, ειλικρινά σας το λέω ότι με στενοχωρεί πολύ η απάντησή σας. Με στενοχωρεί διότι αποδεικνύεται για άλλη μία φορά ότι αυτή η κυβέρνηση, η οποία έχει ως γενικό της σύνθημα τις μεταρρυθμίσεις, εμφορείται από παντελή έλλειψη θάρρους και προνοητικότητας. Είπατε ότι δεν σκοπεύετε να χρησιμοποιήσετε την πυρηνική ενέργεια και μας είπατε διάφορα εδώ για τις ανανεώσιμες πηγές, για νέες προσπάθειες γεωθερμικής ενέργειας και όλα τα υπόλοιπα.

Εγώ θα σας πω τι πρόκειται να γίνει. Θα καταθέσω για τους κυρίους συναδέλφους στα Πρακτικά της Βουλής την έκθεση του Ο.Α.Σ.Α. για την πυρηνική ενέργεια και μας είπατε διάφορα δυο-τρία σημαντικά σημεία απ' αυτήν την έκθεση. Πρώτον, τα επόμενα τριάντα χρόνια αναμένεται στην Ευρώπη αύξηση της

ζήτησης της ενέργειας κατά 50%. Εάν αυτή η αύξηση δεν καλυφθεί από μορφές ενέργειας, οι οποίες δεν θα επιβαρύνουν το περιβάλλον με περισσότερο διοξείδιο του άνθρακα, θα καταστραφεί ο πλανήτης Γη από το φαινόμενο του θερμοκηπίου. Μέσα λοιπόν υπάρχει ο σχετικός πίνακας, σύμφωνα με τον οποίο θεωρείται σήμερα από τους πιο επίσημους φορείς του κόσμου ότι η πυρηνική ενέργεια είναι η πιο φιλική προς το περιβάλλον ενέργεια στον πλανήτη Γη. Αρκεί να σας πω ότι όταν για την ίδια παραγωγή ηλεκτρισμού ο άνθρακας παράγει τετρακόσιες μονάδες διοξειδίου του άνθρακα, το πετρέλαιο διακόσιες ογδόντα μονάδες, το φυσικό αέριο διακόσιες μονάδες, οι ανανεώσιμες πηγές εκατό μονάδες, η πυρηνική ενέργεια παράγει δέκα μονάδες. Την ώρα, λοιπόν, που μιλάμε για το φαινόμενο του θερμοκηπίου και την αλλαγή του κλίματος στον πλανήτη Γη, πρέπει να σας πω ότι σήμερα δεν υπάρχει καμιά ενέργεια που να καλύπτει το ενεργειακό έλλειμμα της Ευρώπης και του κόσμου φιλικότερη προς το περιβάλλον από την πυρηνική ενέργεια. Αυτός είναι και ο λόγος, όπου χώρες που έχουν τεράστια οικολογικά κινήματα, όπως η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας με κόμμα των Πρασίνων εδώ και πολλές δεκαετίες στη Βουλή και όχι όπως φαίνεται ότι θα γίνει τώρα σε μας, ενώ πήγαιναν να κλείσουν τα πυρηνικά εργοστάσια, τώρα τα ανοίγουν και ετοιμάζονται να ανοίξουν και καινούργια, ακριβώς διότι πλέον και οι οικολόγοι ακόμη αντιλαμβάνονται ότι το νούμερο ένα πάνω στον πλανήτη είναι η αλλαγή του κλίματος και ότι η πυρηνική ενέργεια είναι αναπόφευκτη.

Ακούστε, λοιπόν, τι θα γίνει. Εμείς εδώ δεν θα κάνουμε πυρηνικά εργοστάσια παραγωγής ενέργειας, διότι φοβάστε να το κάνετε, παρ' όλο που σας το είπε ο κ. Σουφλιάς. Φοβάστε τις αντιδράσεις της Αριστεράς. Θα έχουμε ενεργειακό έλλειμμα και θα αγοράζει η Ελλάδα ενέργεια από την Αλβανία, από τη Σκόπια και τη Βουλγαρία ή ακόμα και από την Τουρκία που θα παράγουν πλεόνασμα ενέργειας από πυρηνικά εργοστάσια. Και εμείς με υποκρισία θα λέμε ότι δεν θέλουμε την πυρηνική ενέργεια, γιατί είμαστε δήθεν φιλικόι προς το περιβάλλον, αλλά στα σπίτια μας θα καταναλώνουμε ηλεκτρικό ρεύμα που θα παράγεται στα πυρηνικά εργοστάσια γειτονικών χωρών. Εάν αυτό δεν το βλέπετε, κύριε Υπουργέ, δεν είστε άξιοι για να κάθεστε σε αυτήν την καρέκλα της Κυβερνήσεως. Διότι αυτό είναι το προφανές.

Τα καταθέτω, λοιπόν, στα Πρακτικά της Βουλής και εύχομαι να σας φωτίσει ο Θεός.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Σπυρίδων-Άδωνις Γεωργιάδης, καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα έκθεση, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Κύριε Υπουργέ έχετε το λόγο για τη δευτερολογία σας για δύο λεπτά.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ (Υφυπουργός Ανάπτυξης): Κύριε συνάδελφε, κατ' αρχάς για το αν κάποιος είναι άξιος να κάθεσαι σε μία κυβερνητική καρέκλα αποφασίζει ο ελληνικός λαός και οι

αποφάσεις του ελληνικού λαού είναι σεβαστές και πρέπει να είναι σεβαστές κυρίως πρώτα απ' όλα από μας που είμαστε μέλη του ελληνικού Κοινοβουλίου. Άρα, όσον αφορά την αξιολογική κρίση στην τελευταία σας τοποθέτηση, την αντιπαράχολμαι μ' αυτό το σχόλιο.

Δεύτερον, η εθνική στρατηγική που χαράσσεται από την κυβέρνηση σε ένα τόσο σημαντικό θέμα, όπως είναι ο ενεργειακός σχεδιασμός, δεν υποβάλλεται ούτε κατευθύνεται ούτε προσδιορίζεται ούτε καθορίζεται από συναισθήματα, από φόβους ή αν θέλετε από τις συγκυρίες. Αποκλειστικός γνώμονας για τη χάραξη της στρατηγικής στο χώρο της ενέργειας είναι η εξυπηρέτηση των πολιτών, όσον αφορά την προσπάθεια της κυβέρνησης για επάρκεια, για ασφάλεια και για χαμηλό κόστος. Αυτά είναι τα κυρίαρχα στοιχεία, τα οποία ουσιαστικά σκιαγραφούν την πολιτική που έχουμε χαράξει και στην οποία θα επιμενόμε. Ακούμε τους προβληματισμούς σας και τους ακούμε με προσοχή. Ακούμε όμως και αυτούς που αναπτύσσονται από την άλλη πλευρά.

Ιδιαίτερα παρακολουθούμε πολύ στενά τις εξελίξεις που συμβαίνουν στον τομέα της τεχνολογίας και που αφορούν το συγκεκριμένο επίμαχο θέμα, το διάλογο που εξελίσσεται τα τελευταία χρόνια στα διάφορα ενεργειακά φόρα και την επιχειρηματολογία που εκτυλίσσεται από τη μία ή από την άλλη μεριά και βεβαίως παρακολουθούμε από πολύ κοντά και όλες τις σχετικές δραστηριότητες των χωρών που βρίσκονται στην εγγύτερη ή στην ευρύτερη γειτονία μας.

Ωστόσο, κύριε συνάδελφε, εμείς έχουμε επιλέξει να ρίξουμε το βάρος μας στην ανάπτυξη των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, στην εξοικονόμηση ενέργειας, στον εξορθολογισμό του ενεργειακού μας μείγματος. Στοχεύουμε σε 20% διείσδυση των Α.Π.Ε. στο ενεργειακό μείγμα και σε 20% εξοικονόμηση ενέργειας ως το 2020. Δίνουμε ιδιαίτερη βαρύτητα στην ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών ειδικά στον ενεργειακό τομέα, όπως οφείλουμε να κάνουμε ως χώρα που παρακολουθεί τις εξελίξεις στο ευρύτερο γίγνεσθαι. Στον ενεργειακό τομέα είναι υψηλή η προσδοκία από τις τεχνολογίες υδρογόνου και επιχειρούμε να συμμετέχουμε στη διαμόρφωσή τους. Συμμετέχουμε ήδη στο πρόγραμμα «INTER» Πιστεύουμε ότι η ανάπτυξη της πράσινης επιχειρηματικότητας μαζί με την ανάπτυξη της συνείδησης εξοικονόμησης ενέργειας μπορεί να έχει πολλαπλά θετικά αποτελέσματα.

Η Κυβέρνηση, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με σοβαρότητα και υπευθυνότητα δίνει λύσεις, δεν εθελotuφλεί. Με μεθοδικό και συστηματικό τρόπο υλοποιούμε σύγχρονη ενεργειακή πολιτική, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις ανάγκες του σήμερα και του αύριο με πλήρη σεβασμό στην εθνική ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος και την εξασφάλιση των καταναλωτών.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη των

ΕΠΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Θα συζητηθεί η με αριθμό 1/29.9.2008 επερώτηση των Βουλευτών του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ.κ. Θεοχάρη Τσιόκα, Μαρίας-Ελίζας (Μαριλίζας) Ξενογιαννακοπούλου, Ιωάννη Σκουλά, Μιλτιάδη Βέρρα, Λεωνίδα Γρηγοράκου, Πέτρου Ευθυμίου, Ηλία Καρανίκα, Μιχάλη Κατρίνη, Ηλία Λαμπίρη, Τσετίν Μαντατζή, Έκτορα Νασιώκα, Αικατερίνης Περλεπέ-Σηφουνάκη, Αναστασίας-Συλβάνας Ράπτη, Εμμανουήλ Σκουλάκη, Νικολάου Σηφουνάκη, Μιχαήλ Τιμοσίδη, Χρήστου Χαΐδου, Παρασκευής (Εύης) Χριστοφιλοπούλου, Αντωνίας (Τόνιας) Αντωνίου, Χρίστου Βερελή, Νικολάου Ζωΐδη, Κωνσταντίνου Καρτάλη, Βασιλείου Κεγκέρογλου, Ιωάννη Μανιάτη, Γεωργίου Παπακωνσταντίνου, Ιωάννη Ραγκούση, Κωνσταντίνου Ρόβλια, Εμμανουήλ Στρατάκη και Χρήστου Παπουτσή, προς τον Υπουργό Εσωτερικών σχετικά με τα τροχαία ατυχήματα.

Πριν δώσω το λόγο στον πρώτο επερωτώντα, θα ήθελα να κάνω γνωστό στο Σώμα ότι στη συζήτηση της επερώτησης αρμοδιότητας του Υπουργείου Μεταφορών των Βουλευτών του Π.Α.Σ.Ο.Κ., σχετικά με τα τροχαία ατυχήματα ορίζεται Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος από τη Νέα Δημοκρατία ο κ. Νικόλαος Δένδιας. Από τον Πρόεδρο της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς ορίζεται Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Λεβέντης. Από το Γραμματέα της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Λ.Α.Ο.Σ. ορίζεται Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος ο Βουλευτής κ. Κωνσταντίνος Αϊβαλιώτης.

Το λόγο έχει ο πρώτος από τους επερωτώντες Βουλευτές κ. Θεοχάρης Τσιόκας για δέκα λεπτά.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι η τρίτη μέσα σε δύο χρόνια επερώτηση που καταθέτει το Π.Α.Σ.Ο.Κ., το σύνολο της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Π.Α.Σ.Ο.Κ., για ένα θέμα το οποίο δεν έχει στοιχεία κοινοβουλευτικής αντιπαράθεσης. Είναι ένα εθνικό θέμα, είναι μία μεγάλη μάστιγα και δεν σας κρύβω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι αισθάνομαι κάπως άβολα και αμήχανα, γιατί, αν και αυτή η συζήτηση εξελιχθεί, όπως και οι δύο προηγούμενες, σε ένα μνημόσυνο απλώς της εκατόμβης των θυμάτων στα τροχαία, είναι για εμάς κατώτερο των περιστάσεων και κατώτερο των αναγκών.

Πολιτικά πιστεύω ότι πρέπει το Κοινοβούλιο, πέρα και έξω από κομματικές προκαταλήψεις, να σταθεί πολύ ψηλά σε ένα θέμα, για το οποίο η Ελλάδα θρηνεί πάνω από χίλιους εξακόσιους νεκρούς το χρόνο.

Ο αριθμός «χίλιοι εξακόσιοι» βγαίνει από τα στατιστικά των θανάτων εκείνη τη στιγμή. Κάποιοι άλλοι πεθαίνουν στα νοσοκομεία, κάποιοι άλλοι πεθαίνουν αφού βγουν από τα νοσοκομεία. Μιλάμε δηλαδή για ένα ολόκληρο χωριό το χρόνο που εξαφανίζεται, για μία ολόκληρη πόλη των 22.000-23.000 ανθρώπων που νοσηλεύονται, για ανθρώπινη δυστυχία και πόνο και παράλληλα για επίπτωση στην οικονομική ζωή της χώρας.

Να σημειώσω εδώ ότι το Τεχνικό Επιμελητήριο υπολογίζει ότι το κόστος όλης αυτής της πραγματικότητας ξεπερνά τα 3,5 δισεκατομμύρια, μεγάλο κόστος, αλλά πολύ μεγαλύτερος, αβάσταχτος ο ανθρώπινος πόνος.

Το δεύτερο που θέλω να πω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ότι αυτή η επερώτηση κατατέθηκε λίγο πριν το Πάσχα και τη συζητάμε τώρα. Συζητάμε αυτή την επερώτηση 10 Οκτώβρη και ξανατονίζω ότι την καταθέσαμε λίγο πριν το Πάσχα, γιατί τότε ήταν η έξοδος των πολιτών στην περιφέρεια και θέλαμε να χτυπήσουμε το καμπανάκι στην Κυβέρνηση, προκειμένου να πάρει μέτρα για να βάλουμε πάλι ένα μικρό στόχο για το Πάσχα, ώστε να μειωθούν τα τροχαία.

Η επερώτηση συζητείται τώρα, στις 10 Οκτωβρίου. Κύριε Υπουργέ, στις 13 Οκτωβρίου είναι η Παγκόσμια Ημέρα Οδικής Ασφάλειας, δηλαδή σε τρεις μέρες. Και ξέρετε τι γίνεται; Αντί να συζητήσουμε ένα σοβαρό θέμα και να θέσουμε έναν εθνικό στόχο που πρέπει όλοι να τον παλέψουμε, αυτήν την ώρα –και

ντρέπομαι που το λέω, δεν μας περιποιεί τιμή, αλλά δείχνει όμως την ευθύνη της πολιτείας και ιδιαίτερα της Κυβέρνησης– γίνεται ένα ατέλειωτο πάρτι εταιρειών προς τα Ευρωπαϊκά Ταμεία, προκειμένου να βγάλουν κονδύλια για να δηλώσουν ότι δήθεν είναι αλληλέγγυοι στο πρόβλημα της οδικής ασφάλειας. Γίνεται πάρτι εταιρειών, Μ.Κ.Ο., ινστιτούτων.

Διαβάζω εδώ μία κοινοποίηση που έστειλε στις 3 Οκτώβρη, προς δώδεκα ραδιόφωνα με αφορμή την Παγκόσμια Ημέρα Πρόληψης Οδικών Ατυχημάτων, ο κύριος που είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Χάρτας για την Οδική Ασφάλεια. Αυτός θα πάρει λεφτά από την Ευρωπαϊκή Ένωση ότι δήθεν θα στηρίξει την οδική ασφάλεια.

Λέει, λοιπόν, ότι θα βγάλει εβδομήντα χιλιάδες αφίσες και θα τις μοιράσει, θα βγάλει περίπου εβδομήντα χιλιάδες βιβλιάρια και θα καλεί τα ραδιόφωνα να συμβάλουν σ' αυτό. Αυτός με αυτό το χαρτί θα πάει στην Ευρωπαϊκή Ένωση, θα μπει στα ταμεία και θα βγάλει λεφτά, την ίδια ώρα που έχουμε χίλιους εξακόσιους θανάτους.

Θα σας παρακαλούσα, κύριε Υπουργέ, ως εποπτεύων Υπουργός –δεν φταίτε εσείς, φταίει όμως το Υπουργείο που δεν έχει εποπτεία και συντονισμό, εκεί θέλω να καταλήξω– να πείτε σ' αυτόν τον κύριο να μας στείλει εβδομήντα χιλιάδες αφίσες και εβδομήντα χιλιάδες βιβλιάρια να τα μοιράσουμε εμείς, εμείς οι Βουλευτές, για να δούμε και το περιεχόμενο του κειμένου και να δούμε αν θα τα βγάλει ποτέ!

Αυτή είναι η συμβολή μας και αυτή την ώρα μας βλέπουν πολίτες. Κάθε οικογένεια έχει ένα θύμα τροχαίου. Κάθε οικογένεια στην Ελλάδα! Και αυτός ο κύριος μιλά για εβδομήντα χιλιάδες.

Το καταθέτω για τα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Θεοχάρης Τσιόκας καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο Αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Να σας πω και κάτι ακόμα. Ινστιτούτο Μεταφορών Θεσσαλονίκης. Ο εκλεκτός συνεργάτης του Υπουργείου Μεταφορών έβγαλε βιβλιάρια που λέει ότι αν δεν έχεις ομαδόρχη και περπατάς στο δρόμο, πρέπει να περπατάς αντίθετα προς το οδικό δίκτυο. Αν έχεις ομαδόρχη επικεφαλής, τότε μπορείς να πας από την ίδια πλευρά του οδικού δικτύου που πάει και το αυτοκίνητο.

Αυτό βέβαια δεν έχει σχέση ούτε με Κ.Ο.Κ. ούτε με τίποτα. Δεν υπάρχει πουθενά. Αυτό το βιβλιάρια χρηματοδοτήθηκε και τώρα το έστειλαν στο Ευγενίδειο Ίδρυμα να το διορθώσει. Μιλάμε δηλαδή για ένα χάος, ένα εμπόριο, την ίδια ώρα που οι πολίτες της χώρας και οι οικογένειες θρηνούν.

Γι' αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μιλάμε για ένα πάρα πολύ σοβαρό θέμα. Η χώρα μας κατέχει την τελευταία θέση στους δείκτες της οδικής ασφάλειας ή μία από τις τελευταίες στις χώρες των είκοσι επτά. Βέβαια, στις δεκαπέντε προηγούμενες χώρες είμαστε «ο πάτος του πάτους». Τόσο είμαστε!

Αντί λοιπόν να ασχοληθούμε με όλα αυτά, στις δύο προηγούμενες ερωτήσεις η Νέα Δημοκρατία δεν μπορούσε να βρει ποιον θα μας στείλει. Στο τέλος, μας έφερε τον Υφυπουργό κ. Ξανθόπουλο. Τον τιμάμε προσωπικά, αλλά ο άνθρωπος δεν έχει καμμία σχέση με το αντικείμενο και μας έλεγε πόσους δρόμους κατασκευάζει η Κυβέρνηση και πόσες μελέτες κάνει. Και την ίδια ώρα τα νούμερα πήγαιναν προς τα επάνω.

Τώρα, συμβαίνει το εξής εκπληκτικό, κύριοι συνάδελφοι κι ελπίζω ο Υπουργός να ευαισθητοποιηθεί ο ίδιος. Πέντε χρόνια μετά, ακούστε τι συμβαίνει. Η Τροχαία δημοσίευε άλλα αντί άλλων στοιχείων, μέχρι που αναγκάστηκε τον έκτο μήνα της φετινής χρονιάς να τα κατεβάσει και αυτά, διότι αντέβαιναν πλήρως στην πραγματικότητα. Άλλα στοιχεία ανακοίνωνε το παρατηρητήριο του Τ.Ε.Ε., άλλα το Ε.Κ.Α.Β. και άλλα η Τροχαία. Ψέματα, δηλαδή, μαϊμού στοιχεία και τώρα τα κατέβασαν και από το site εντελώς. Στοιχεία έχουν μέχρι τον έκτο μήνα.

Βγάζουν ψεύτικα στοιχεία. Και για την πραγματικότητα, να σας θυμίσω την περίπτωση του Πάσχα που κάναμε την ερώτηση. Κατάφεραν, αντί να πούνε, «τι θα κάνουμε για να σώσουμε ζωές», να μας ανακοινώνουν λογιστικές αλχημείες ότι μειώθη-

καν οι νεκροί, την ίδια ώρα που το φετινό Πάσχα αυξήθηκαν. Πέρυσι, το 2007, οι νεκροί ήταν τριάντα ένας για την ίδια περίοδο και φέτος, το 2008, οι νεκροί για το Πάσχα ήταν σαράντα οκτώ.

Όμως, τι έκαναν τώρα η Κυβέρνηση, οι Υπηρεσίες, η Αστυνομία; Αυτό ας το ψάξει να το βρει η Κυβέρνηση. Άλλαξε τις μέρες. Πέρυσι τα υπολόγιζε μεταξύ Μεγάλης Πέμπτης και Δευτέρας του Πάσχα. Φέτος δε το υπολόγισε από το Σάββατο του Λαζάρου μέχρι τη Δευτέρα του Πάσχα, με αποτέλεσμα να λέει ότι μειώθηκαν τα ατυχήματα, μέχρι που το ανακάλυψαν οι εφημερίδες και γίναμε περίγελος και στην Ευρώπη και στην Ελλάδα.

Καταθέτω ενδεικτικά το σχόλιο μιας συντηρητικής εφημερίδας, όπως είναι η «Καθημερινή», η οποία γελάει με τα καμώματα. Την ίδια ώρα που οι οικογένειες όλες θρηνούν, εμείς συζητούμε ψεύτικα στοιχεία που κρύβουν τους νεκρούς από τα τροχαία. Χίλιοι εξακόσιοι. Ούτε πόλεμος να ήταν.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Θεοχάρης Τσιόκας καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν άρθρο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Όταν είχαμε το μεγάλο ατύχημα του Μαλιακού, κύριε Υπουργέ, βγήκε ο Πρωθυπουργός, βγήκαν όλοι και λέγανε: «Θα κάνουμε το ένα, το άλλο...», θα φτιάξουμε Γραμματεία και θα παρακολουθώ προσωπικά...». Από τους νεκρούς εκείνους του Μαλιακού μέχρι σήμερα, έχουμε άλλους οκτώμισι χιλιάδες –με τα επίσημα στοιχεία και όχι με τα πραγματικά- νεκρούς. Άνοιξε καμμία μύτη; Συγκινήθηκε κανένας; Ουδείς. Σας μιλάω για οκτώμισι χιλιάδες νεκρούς με τα επίσημα στοιχεία. Κανένας.

Για εμάς, λοιπόν, για το ΠΑ.ΣΟ.Κ., είναι σοβαρό πολιτικό πρόβλημα, που δεν έχει να κάνει μόνο με τη θητεία της Νέας Δημοκρατίας, αλλά είναι ένα χρόνιο πρόβλημα που κάποια στιγμή το πολιτικό σύστημα οφείλει να το αντιμετωπίσει, γιατί σχετίζεται με τον άνθρωπο και γιατί είναι δείγμα πολιτισμού. Υπάρχουν αποφάσεις, υπάρχει έλλειψη συντονισμών. Πόσες επιτροπές οδικής ασφάλειας έχουμε; Ξέρετε; Πάνω από τέσσερις. Δεν συνεδρίασε καμμία, διότι ο κ. Σουφλιάς ενδεχομένως να μαλώνει με τον κ. Χατζηδάκη ποιος θα προϊσταται της Διυπουργικής. Και αν δεν μαλώνει, πάντως, δεν μπορούν να τα βρουν. Αυτό έχει επιπτώσεις.

Υπάρχει μία πολύ καλή νομολογία για τις πινακίδες. Οι μισοί δήμαρχοι κάνουν μία προσπάθεια να την υλοποιήσουν και να τις απομακρύνουν, άλλοι δήμαρχοι δεν τους ενδιαφέρει, διότι από αυτό γεμίζουν τα Ταμεία. Τα παιδιά, όμως, με τις διαφημιστικές πινακίδες σκοτώνονται και καμμία εποπτική αρχή δεν αναλαμβάνει να δει τι θα γίνει.

Κατηγοριοποίηση του δικτύου, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., κονδύλια. Έχει ένα κονδύλι το οποίο λέγεται Λ.Α.Α. και το οποίο έχει πολλά λεφτά. Σας το λέω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Το πρώτο που έπρεπε να κάνουν πέντε χρόνια τώρα ήταν να κατηγοριοποιήσουν το δίκτυο, το εθνικό, το νομαρχιακό, το περιφερειακό κ.λπ. Ούτε αυτό έγινε.

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

Παρέλαβε η Νέα Δημοκρατία ένα Πρόγραμμα «ΚΑΘ' ΟΔΟΝ». Μειώθηκαν τα θανατηφόρα τροχαία κατά 20% και κατά 30% τα ατυχήματα. Εξαφανίστηκε. Άλλο πρόγραμμα ανακοινώνει το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., άλλο πρόγραμμα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ανακοινώνει το Υπουργείο Εσωτερικών. Επτά Υπουργεία εμπλέκονται, αν θέλεις να κάνεις πολιτική οδικής ασφάλειας. Κανένα Υπουργείο δεν συντονίζεται μεταξύ τους.

Για όλους αυτούς τους λόγους, λοιπόν, η πρότασή μας -την επαναφέρουμε- είναι απλή και καθαρή: Να γίνει εθνικός στόχος, να πιάσουμε τον μέσο όρο της Ευρώπης. Η Ευρώπη μας ζητάει να περιορίσουμε τα ατυχήματα και συμφωνήσαμε σ' αυτό. Από τα χίλια εξακόσια να τα πάμε στα χίλια περίπου. Γιατί, λοιπόν, αυτός ο στόχος δεν μπαίνει και γιατί δεν συντονίζονται;

Πρότασή μας, λοιπόν, είναι να γίνει εθνικός στόχος με μετρήσιμα μεγέθη, ποσοτικά και ποιοτικά.

Για να γίνει όμως αυτό, πρέπει να ακολουθήσετε το δρόμο που σας υποδεικνύει το ΠΑ.ΣΟ.Κ., που σας υποδεικνύει ο Γιώρ-

γος Παπανδρέου. Η οδική ασφάλεια είναι εθνική προτεραιότητα. Θέλει συντονισμό όλων των Υπουργείων, την καθιέρωση νέων προτύπων και το συστηματικό έλεγχο στους τρεις συντελεστές, δρόμος-αυτοκίνητο-οδηγός. Η οδική ασφάλεια θέλει σταθερή χρηματοδότηση των σχεδίων δράσης.

Για να γίνει αυτό χρειάζεται Γενική Γραμματεία Συντονισμού που υπάγεται απευθείας στον Πρωθυπουργό. Πρέπει να συγκροτηθεί μόνιμος φορέας Ινστιτούτο, Επιστημονικός Σύμβουλος που εκπονεί μελέτες με συγκεκριμένες ιεραρχήσεις για τους τρεις συντελεστές της οδικής ασφάλειας. Αυτό το Ινστιτούτο πρέπει να διοικείται από εκπροσώπους επιστημονικών και κοινωνικών οργανώσεων, Τ.Ε.Ε., ΜΗ.ΚΥ.Ο., αυτοδιοίκηση, εκπροσώπους του δημοσίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κύριε συνάδελφε, μπορείτε εάν θέλετε να συνεχίσετε, αλλά επειδή μιλάτε ήδη δώδεκα λεπτά, σας το λέω για να κρατήσετε χρόνο και για τη δευτερολογία σας.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Τελείωσα, κύριε Πρόεδρε. Κάνω δημοτικές προτάσεις γιατί είναι εθνικό θέμα. Η κυκλοφοριακή αγωγή πρέπει να εισαχθεί στο παιδαγωγικό πρόγραμμα της πρωτοβάθμιας και της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

Τέλος, θα ήθελα να πω γι' αυτήν την καμένη επιτροπή. Εγώ θα σας έλεγα κατ' εξαίρεση να δώσουμε το λόγο και στον κ. Σταθάκη. Θα το πρότεινα, διότι ο άνθρωπος έβγαλε μία κραυγή αγωνίας και με διακομματικό τρόπο εκφράζει πέντε σκέψεις. Η Επιτροπή λοιπόν της Βουλής πρέπει να έχει διακομματική σύνθεση και να ελέγχει και να διατυπώνει γνώμη πάνω σε συγκεκριμένα μετρήσιμα μεγέθη. Αυτή είναι η πρόταση και αυτός είναι ο άλλος δρόμος.

Κύριε Υπουργέ, δεν έχουμε διάθεση για κομματική αντιπαράθεση. Είναι ένα σοβαρό θέμα. Πέντε χρόνια μπορεί να μην κάνετε τίποτα, κάντε τουλάχιστον τώρα. Και αν δεν κάνετε, βγείτε στο λαό και πείτε ότι αναθέτουμε την αρμοδιότητα αυτή σε μία διακομματική επιτροπή της Βουλής. Πρέπει να κάνουμε κάτι. Ο κόσμος δεν αντέχει άλλο αυτή τη θυσία της ασφάλτου. Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε τον κύριο συνάδελφο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας έχει ορισθεί ως Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος για τη συζήτηση της σημερινής επερώτησης η Βουλευτής κ. Λιάνα Κανέλλη.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Λεωνίδας Γρηγοράκος για πέντε λεπτά.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πάρω και το χρόνο της δευτερολογίας μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Όπως θέλετε, κύριε συνάδελφε.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Ευχαριστώ πολύ.

Κύριε Πρόεδρε, να σας συγχαρώ για τα καθήκοντά σας και να σας ευχηθώ, καλή επιτυχία.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα πρέπει να συγχαρώ, όμως και την Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΠΑ.ΣΟ.Κ., γιατί σήμερα έφερε ένα εθνικό θέμα στη Βουλή. Το συζητήσαμε και την προηγούμενη εβδομάδα, κύριε Υπουργέ, αλλά σήμερα με αυτήν την επερώτηση, νομίζω ότι θα έχουμε πολλά να διδαχθούμε όλοι μας.

Κύριε Υπουργέ, εκτός όμως από σας που είστε σήμερα εδώ, θα περιμέναμε να υπάρχουν και άλλοι συναρμόδιοι Υπουργοί για την επερώτηση αυτή, όπως ο Υπουργός Δημόσιας Τάξης - τα βλάτε τα θέματα την προηγούμενη εβδομάδα- ο Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. που έχει σχέση με τους δρόμους, αλλά και ο ίδιος ο κύριος Πρωθυπουργός, ο οποίος έχει πει επανειλημμένως ότι είναι ευαίσθητος και δεν παύει να το διατρανώνει σε κάθε ευκαιρία.

Κάποιοι θα βιαστούν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να πουν ότι εθνικά ζητήματα είναι όταν απειλείται η εθνική κυριαρχία - και το λέω γιατί λέμε ότι το θέμα των τροχαίων ατυχημάτων είναι εθνικό θέμα- η εδαφική ακεραιότητα, τα σύνορά μας, οι πολίτες από την εξωτερική απειλή.

Και εγώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σας λέω ότι απειλούμαστε από έναν εσωτερικό εχθρό. Διακυβεύεται η ασφάλεια των Ελλήνων πολιτών, κύριε Υπουργέ. Ο εσωτερικός αυτός εχθρός δεν είναι άλλος από τον κακό μας εαυτό, τη μιζέρια μας, την απειθαρχία μας, την ψευτομαγκιά μας, ειδικά με τα νέα παιδιά, ο κακός χαρακτήρας που βγάζουμε όταν οδηγούμε, όταν πιάνουμε το τιμόνι στους κακούς ελληνικούς δρόμους.

Κύριε Υπουργέ, γίνεται ένας πόλεμος με ανθρώπινα θύματα, με οικογένειες που ξεκληρίζονται, με δημογραφική αιμορραγία της Ελλάδας, με ανεπανόρθωτα οικονομικά πλήγματα. Δεχόμαστε επίθεση από την εγκληματική κυβερνητική αδιαφορία, από την απαξιωμένη κρατική μηχανή πρόληψης τροχαίων ατυχημάτων, από τη μετ' εμποδίων κυκλοφοριακή αγωγή, από την έλλειψη αγωγής γενικότερα στα σχολεία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σαν γιατρός των Μονάδων Εντατικής Θεραπείας έχει τύχει να συνεργαστούμε με τον κ. Λεβέντη πάρα πολλά χρόνια σε τροχαία ατυχήματα με κρανιοεγκεφαλικές κακώσεις, όπως και με τον κ. Λαμπίρη. Κύριε Καθηγητά μου, συγγνώμη που δεν σας ανέφερα αμέσως. Όταν ήμασταν στο «Σωτηρία», ο κ. Λαμπίρης ήταν τότε Διευθυντής στο «Κρατικό Αθηνών» και είχαμε αντιμετωπίσει πάρα πολλά τροχαία ατυχήματα στη Μονάδα Εντατικής Θεραπείας.

Εμένα, όμως, αυτό που με εξοργίζει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι η αδυναμία, η ανικανότητα, η έλλειψη σχεδιασμού για την ειλικρινή και αποτελεσματική αντιμετώπιση του ζητήματος των τροχαίων ατυχημάτων στις πραγματικές του διαστάσεις.

Επιμένω ότι το πρόβλημα είναι πέρα για πέρα εθνικό. Καταγράφεται κάθε χρόνο στο παθητικό μας, αντανακλά τον κοινωνικό μας πολιτισμό, αποκαλύπτει την ανετοιμότητα των μηχανισμών πρόληψης, την ένδεια πολιτικής βούλησης και εθνικής στρατηγικής.

Η ποιότητα ζωής του Έλληνα πολίτη, αν κοιτάξει κάποιος πίσω από τα τροχαία ατυχήματα, έρχεται σε δεύτερη μοίρα. Φταίμε όλοι και ο καθένας ξεχωριστά γι' αυτό. Κακοί δρόμοι-απειθαρχοί οδηγοί, επικίνδυνος συνδυασμός. Όπως είπε και ο εισηγητής μας, καθημερινά θυσιάζονται έξι συμπολίτες μας στο βωμό της ασφάλτου και τραυματίζονται δεκάδες. Οι Μονάδες Εντατικής Θεραπείας είναι κάθε μέρα γεμάτες. Βλέπουμε τα ταξίδια του θανάτου από τη Ρόδο στη Θεσσαλονίκη ή από τον Πύργο Ηλείας στα Ιωάννινα.

Αυτά είναι γνωστά, τα ξέρουμε όλοι. Το κόστος είναι τεράστιο. Οι αναπηρίες είναι πολλές και αβάστακτες, ενώ δεν υπάρχουν και τα ανάλογα κέντρα αποκατάστασης για μετά από τη νοσηλεία στα μεγάλα κρατικά νοσοκομεία. Οι οικογένειες των τραυματιών είναι σε απόγνωση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχει αντιστραφεί η πτωτική πορεία που υπήρχε μετά από την εφαρμογή του Προγράμματος «ΚΑΘ' ΟΔΟΝ» το 2001. Αυτό ήταν το πρώτο στρατηγικό σχέδιο που εφάρμοσε η ελληνική Κυβέρνηση και τέθηκε σε ισχύ το 2001 και τα αποτελέσματά του το 2006 ήταν πραγματικά ενθαρρυντικά.

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

Τη φετινή χρονιά έχουμε 1.000 νεκρούς μέχρι σήμερα, ενώ η Κομισιόν είχε υπολογίσει ότι θα έχει 1.020 νεκρούς ως το 2010.

Όσον αφορά στη χρήση των κινητών, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το πρώτο οκτάμηνο του 2008 η Τροχαία στην Αθήνα κατέγραψε 5.500 παραβάσεις με το κινητό. Και αποδείχθηκε ότι το κινητό είναι η κύρια αιτία τροχαίου ατυχήματος στην Αθήνα.

Το τροχαίο ατύχημα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα δημόσιας υγείας, γιατί έχει πολύ μεγάλη επίπτωση, αυξημένη πιθανότητα θανάτου και αναπηρίας, αυξημένη ζήτηση υπηρεσιών υγείας και αυξημένο κόστος.

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

Όσον αφορά στο τραύμα σε παγκόσμιο επίπεδο, κάθε χρόνο έχουμε πέντε χιλιάδες θανάτους, 83,7 θανάτους ανά εκατό χιλιάδες κατοίκους. Το 2020 υπολογίζουμε να έχουμε 8,4 εκα-

τομμύρια θανάτους, έναν στους δέκα θανάτους και 12% της συνολικής απώλειας ετών πρώιμου θανάτου ή αναπηρίας, 3,5 εκατομμύρια θανάτους από ακούσιες κακώσεις, από τραύματα από τροχαία ατυχήματα.

Το 90% των θανάτων από τραύμα συμβαίνει στις χώρες χαμηλού και μετρίου εισοδήματος. Η αναλογία των θανάτων ανδρών-γυναικών λόγω του τροχαίου ατυχήματος είναι δύο προς ένα. Τα τροχαία, η βία και οι πτώσεις έχουν πάνω από το 50% του «daily lost».

Θα σας δώσω μερικά στοιχεία από τροχαία ατυχήματα: Κάθε μέρα, σε όλον τον κόσμο τρεις χιλιάδες άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους, είκοσι εκατομμύρια έως πενήντα εκατομμύρια άνθρωποι τραυματίζονται ή παραμένουν ανάπηροι κάθε χρόνο. Πάνω από το 85% των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων λαμβάνει χώρα στις περιοχές με χαμηλό και μέτριο εισόδημα. Επιμένω σε αυτό. Πάνω από το 50% των θανάτων αφορά ηλικίες δεκαπέντε έως σαράντα τεσσάρων ετών. Πλέον ευπαθείς ομάδες στο τροχαίο ατύχημα είναι οι πεζοί, οι δικυκλιστές, οι επιβάτες μέσων μαζικής μεταφοράς.

Το κόστος στην Αμερική υπολογίστηκε σε 518.000.000.000 δολάρια. Το 2020 αναμένεται αύξηση των θανάτων κατά 83% στις χώρες με χαμηλό εισόδημα και μείωση κατά 27% στις χώρες με υψηλό εισόδημα. Έχουμε, δηλαδή, συνολική αύξηση κατά 67%.

Θα ήθελα να δώσω τρία, τέσσερα στοιχεία από την Αμερική. Στην Αμερική, το τροχαίο ατύχημα είναι η τέταρτη αιτία θανάτου για όλες τις ηλικίες. Είναι η πρώτη αιτία θανάτου στην ηλικιακή ομάδα ενός έτους έως σαράντα τεσσάρων ετών. Είναι η δεύτερη συχνότερη αιτία νοσηλείας μετά από τα καρδιαγγειακά και το κόστος για το τραύμα στην Αμερική φτάνει τα 400.000.000.000 δολάρια.

Τα τροχαία ατυχήματα είναι η συχνότερη αιτία θανάτου από τραύμα στις Ηνωμένες Πολιτείες. Έχουμε σαράντα τέσσερις χιλιάδες θανάτους ετησίως. Κάθε μέρα πεθαίνουν τέσσερα παιδιά και εξακόσια είκοσι δύο τραυματίζονται, συχνά ως πεζοί. Είναι πρώτη αιτία θανάτου στην παιδική ηλικία. Δύο στους πέντε θανάτους εφήβων οφείλονται σε τροχαίο.

Τι λέει η Ευρώπη; Στην Ευρώπη, τα τροχαία ατυχήματα είναι η πρώτη αιτία θανάτου από εκοσίο ατύχημα. Υπολογίζεται ότι συμβαίνουν εκατόν είκοσι επτά χιλιάδες θάνατοι, 2,4 εκατομμύρια τραυματισμοί, συνολικά 1,9 εκατομμύρια τροχαία ατυχήματα ετησίως στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Διακόσιες χιλιάδες οικογένειες κάθε χρόνο βιώνουν ένα θάνατο ή αναπηρία τουλάχιστον σε ένα μέλος της οικογένειάς τους. Τα 3/4 των εμπλεκόμενων σε ατύχημα είναι άνδρες ηλικίας δέκα πέντε έως είκοσι εννέα ετών.

Ευπαθείς ομάδες στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι τα παιδιά και οι ηλικιωμένοι, όπου έχουμε τριάντα τέσσερις χιλιάδες συνολικά θύματα ετησίως.

Όσον αφορά τους πεζούς και τους δικυκλιστές, έχουμε σαράντα χιλιάδες θύματα ετησίως.

Τουρίστες και επαγγελματίες οδηγοί. Στην Ελλάδα, βάσει στοιχείων του 2003, έχουμε τέσσερις χιλιάδες –προσέξτε!– θανάτους λόγω τραύματος. Πρώτη αιτία θανάτου από τραύμα είναι τα τροχαία ατυχήματα. Δηλαδή το 40% των τραυμάτων προέρχονται από τροχαία ατυχήματα και το 50% από αυτά αφορούν τις ηλικίες δέκα πέντε έως τριάντα εννέα ετών.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Κύριε συνάδελφε, σας παρακαλώ πολύ να ολοκληρώσετε, γιατί έχετε υπερβεί και το χρόνο της δευτερολογίας.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, υπάρχουν πολλά που θα μπορούσε να πει κάποιος για το τροχαίο ατύχημα στην Ελλάδα στις μέρες μας.

Κύριε Υπουργέ, κρίνοντας από τη θητεία σας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και τη διαδρομή σας, έχω την εντύπωση ότι είστε ένα ευαισθητοποιημένο άτομο το οποίο έχει δώσει μεγάλη σημασία στα θέματα προστασίας, της οδικής ασφάλειας, του περιβάλλοντος και της ποιότητας στις μεταφορές.

Κύριε Υπουργέ, μετά από τη συζήτηση που είχαμε την προηγούμενη εβδομάδα με το νομοσχέδιο που φέρατε, θα ήθελα να

λάβετε σοβαρά υπ' όψιν σας σήμερα τις επισημάνσεις όλων των Βουλευτών του ΠΑ.ΣΟ.Κ γι' αυτήν την επερώτηση που αφορά τα τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα και θα ήθελα να σας πω ότι εμείς θα είμαστε κοντά σας σε ό,τι καλό έχετε να προτείνετε. Ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Το λόγο έχει ο κ. Σηφουνάκης για πέντε λεπτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, σας εύχομαι «καλή επιτυχία». Επίσης, σας εύχομαι να είστε «ριζωμένος».

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, προσωπικά -όπως άλλωστε, πιστεύω, και οι περισσότεροι συνάδελφοι στην Αίθουσα- δεν έχω να πω πάρα πολλά ή να εστιάσω περισσότερο από ό,τι ίσως ο συνάδελφός μας κ. Σταθάκης, ο οποίος είναι πραγματικά ένας άνθρωπος που έχει αφιερώσει τη ζωή του στα θέματα των τροχαίων ατυχημάτων.

Βάσει των στατιστικών στοιχείων, αποδεικνύεται ότι οι λόγοι για τους οποίους η χώρα μας κατατάσσεται ανάμεσα στις πρώτες χώρες σε αριθμό θανατηφόρων ατυχημάτων είναι πάρα πολλοί.

Έτσι, τα ατυχήματα είναι η τέταρτη αιτία θανάτου στη χώρα μας, ενώ κυρίως στις νεαρές ηλικίες -μέχρι τριάντα πέντε ετών- η πρώτη αιτία θανάτου είναι τα ατυχήματα και όχι τα γνωστά νοσήματα.

Ανάμεσα στις είκοσι επτά χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, «παίζουμε» μεταξύ τρίτης και τέταρτης θέσης. Κάθε μέρα ο μέσος όρος νεκρών κυμαίνεται στον αριθμό έξι.

Βεβαίως, ξέρετε πάρα πολύ καλά ότι το 2000 ξεκίνησε μια διαδικασία και το πρώτο μέρος του προγράμματος «ΚΑΘ' ΟΔΟΝ» που είχε σημαντικά αποτελέσματα και πολλοί από τους συνάδελφους ήταν τότε μέλη στην επιτροπή.

Το πρόγραμμα είχε ως στόχο να μειωθούν κατά 20% τα ατυχήματα την πενταετία 2000-2005 και στη συνέχεια -η δεύτερη φάση του προγράμματος- να μειωθούν στο 40% μέχρι το 2015. Βεβαίως, θα μπορούσε να πει κανείς ότι το πρώτο πρόγραμμα εξελίχθηκε ενθαρρυντικά. Όμως, η δεύτερη φάση του προγράμματος έχει ακυρωθεί και όσον αφορά σ' αυτό το θέμα, έχει κάνει αρκετές παρατηρήσεις ο κ. Σταθάκης, ο οποίος μάλιστα οδηγήθηκε σε παραίτηση.

Σύμφωνα με στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας για τη δωδεκαετία 1994-2006, το 1994 είχαμε χίλια εξακόσια εβδομήντα ένα θανατηφόρα ατυχήματα. Το 1995 είχαμε χίλια επτακόσια ενενήντα οκτώ θανατηφόρα ατυχήματα, δηλαδή προοδευτική αύξηση. Το 1996 είχαμε χίλια οκτακόσια εβδομήντα θανατηφόρα ατυχήματα. Το 1997 είχαμε χίλια οκτακόσια τριάντα επτά θανατηφόρα ατυχήματα. Το 1998 είχαμε χίλια εννιακόσια είκοσι ένα θανατηφόρα ατυχήματα.

Στη συνέχεια, από το 2001 αρχίζουν να πέφτουν και το 2001 φτάνουμε στα χίλια εξακόσια εξήντα εννέα θανατηφόρα ατυχήματα. Το 2002 φτάνουμε στα χίλια τετρακόσια τριάντα οκτώ θανατηφόρα ατυχήματα δηλαδή πάνω από διακόσια πενήντα θανατηφόρα ατυχήματα λιγότερα. Και ξεκινάμε πάλι την ανηφόρα από το 2004 όπου φθάνουν στα χίλια τετρακόσια ογδόντα τέσσερα ατυχήματα, δηλαδή στους ογδόντα τέσσερις νεκρούς παραπάνω. Το ίδιο και το 2005. Το 2006 φτάσαμε αιώως στους χίλιους πεντακόσιους ένα, δηλαδή στους εκατόν ένα νεκρούς περισσότερους.

Οι λόγοι που οδηγούν τη χώρα μας να έχει αυτό το κακό ρεκόρ είναι πάρα πολλοί όπως προείπα.

Ένα βασικό θέμα είναι η εκπαίδευση στα σχολεία, η κυκλοφοριακή αγωγή. Στο Β' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης υπήρξε ένα μεγάλο πρόγραμμα για τη δημιουργία των κυκλοφοριακών πάρκων. Πρέπει να σας πω ότι από εκείνο τον προγραμματισμό είναι ζήτημα να έχει υλοποιηθεί το 20%. Και εκεί η ευθύνη είναι μεγάλη. Μπορώ να πω ότι κατανέμεται αναλόγως.

Όμως, υπάρχει ένα θέμα: Η κυκλοφοριακή αγωγή είναι το «άλφα» και το «ωμέγα» για τη μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων.

Από εκεί και πέρα υπάρχουν πάρα πολλοί άλλοι λόγοι: Υπάρχει το θέμα του οδικού δικτύου, ο εκσυγχρονισμός, η σήμανση

και τόσα άλλα.

Όμως, εκείνο που θέλω να σημειώσω στον Υπουργό Μεταφορών -γιατί πολλά θέματα που έχουν να κάνουν με το οδικό δίκτυο αφορούν το Υπουργείο Δημοσίων Έργων- είναι ότι δεν υπάρχει συντονισμός. Πέρα από τις επιτροπές που γίνονται και που είτε λειτουργούν είτε όχι, τις καταγγελίες για τον τρόπο με τον οποίο κατασπαταλείτε το δημόσιο χρήμα, -διότι και το ευρωπαϊκό χρήμα είναι δημόσιο χρήμα -υπάρχει αποσυντονισμός για ένα διυπουργικό σχεδιασμό-συντονισμό.

Εδώ υπάρχει ένα θέμα: Υπάρχουν τα θανατηφόρα ατυχήματα στους εθνικούς και επαρχιακούς δρόμους και υπάρχουν και τα θανατηφόρα ατυχήματα στα αστικά κέντρα. Και αυτό είναι τραγικό. Ξέρετε γιατί; Διότι είμαστε μια χώρα που στα αστικά κέντρα η συμπεριφορά μας και οι παρεμβάσεις που κάνουμε είναι ανύπαρκτες. Είμαστε μια τριτοκοσμική χώρα. Δεν υπάρχει μια πόλη-πρότυπο, με παράλληλους μικρούς δρόμους για τους πεζούς, στους κύριους δρόμους στους άξονες των πόλεων. Δεν θα πω ότι οι ποδηλατοδρόμοι είναι σπάνιο έργο στην πατρίδα μας. Έχει γίνει μια εκπληκτική προσπάθεια στο Ρέθυμνο. Ίσως πραγματικά είναι υπόδειγμα. Μέσα στο αστικό κέντρο οι δύο βασικοί άξονες έχουν πεζόδρομο -δηλαδή παράλληλα με το δρόμο- και ποδηλατόδρομο.

Εδώ θέλω σταθώ σ' ένα θέμα. Το δικό σας Υπουργείο, το Υπουργείο Μεταφορών μπορεί να έχει έναν καταλυτικό ρόλο. Πρέπει να ξεκινήσει από τις πόλεις. Δεν ασχολείται όμως κανείς. Δεν υπάρχει ένας συντονισμός. Οι πόλεις ας το κατανοήσουμε είναι για τους πεζούς. Αυτή όμως είναι δική σας αρμοδιότητα. Δεν είναι μόνο εμμέσως αρμοδιότητα του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε..

Μπορείτε να μου πείτε τι έχετε προβλέψει στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης για τη βελτίωση ή τον εξανθρωπισμό των πόλων; Σε αυτόν τον τομέα δεν υπάρχει τίποτα. Καλή η προαίρεση των δήμων, να φτιάξουν καλές μελέτες και να γίνουν οι πόλεις μας ανθρώπινες. Δεν θα σας πω για το χάος και για το αίσχος στα θέματα της κυκλοφοριακής επιβίωσης από πλευράς Αστυνομίας, που είναι ανύπαρκτη.

Υπάρχει, λοιπόν, θέμα συντονισμού του κράτους και επειδή προχθές καταθέσαμε και συζητήσαμε το νομοσχέδιο για τις «πράσινες μεταφορές», θέλω να πω ότι οι «πράσινες μεταφορές» από μόνες τους δεν λένε τίποτα. Τι θα πει «πράσινες μεταφορές»; Να ξεκινήσουμε, να εκπονηθεί ένα πρόγραμμα, να προχωρήσουμε, να φτιάξουμε τρεις-τέσσερις πιλοτικές πόλεις ανθρώπινες. Αυτό μπορεί να γίνει. Δισεκατομμύρια πληρώνονται κάθε χρόνο. Φτιάξτε ένα νομοσχέδιο, καταθέστε το στη Βουλή. Να βοηθήσουμε την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Να χρηματοδοτήσουμε κάποιες πόλεις και να ξεκινήσει αυτό το πρόγραμμα.

Οι περισσότεροι έχουμε ζήσει στην Ευρώπη. Χαίρεστε, όταν κυκλοφορείτε στις δικές μας πόλεις η κατάστασή τους; Είναι το «άλφα» και το «ωμέγα» της κακής ανάπτυξης, ακόμη και στις τουριστικές περιοχές. Είναι τραγικό, για παράδειγμα, να φθάνεις στην Πάρο, να κάνεις την υπέροχη διαδρομή από την Παροικιά στη Νάουσα και να σκοτωνεσαι, επειδή δεν υπάρχει πεζοδρόμιος!

Εάν ένας δήμαρχος δεν έχει την ευαισθησία ή δεν έχει προ-σλαμβάνουσες παραστάσεις, θα του δώσουμε εμείς κατευθυντήριες γραμμές. Εκπονήστε προγράμματα το Υπουργείο Εσωτερικών και το Υπουργείο Δημοσίων Έργων, το υπουργείο σας, χρηματοδοτήστε προγράμματα για ανθρώπινες πόλεις. Θα τα επιβλέπετε. Θα τα ελέγχετε. Αλλιώς θα εξακολουθήσουμε να είμαστε μια τριτοκοσμική χώρα.

Τα υπόλοιπα στη δευτερολογία μου.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε τον κ. Σηφουνάκη.

Το λόγο έχει η κ. Ξενογιαννακοπούλου για πέντε λεπτά.

ΜΑΡΙΛΙΖΑ ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σίγουρα όταν μιλάμε για τα ζητήματα της οδικής ασφάλειας, όταν μιλάμε για χιλιάδες νεκρούς και τραυματίες, όταν μιλάμε για χιλιάδες νέα παιδιά,

που, δυστυχώς, μένουν με μόνιμες αναπηρίες αντιλαμβανόμεστε όλοι ότι αυτό είναι μια σύγχρονη τραγωδία και δεν χωράει μικροκομματική εκμετάλλευση. Αυτό νομίζω ότι το είπαν όλοι οι συνάδελφοι και νομίζω ότι όλοι το συμμεριζόμαστε.

Γι' αυτό το λόγο εμείς, κύριε Υπουργέ, δεν είμαστε εδώ για να κάνουμε αντιπολίτευση για την αντιπολίτευση, αλλά πιστεύουμε ότι πραγματικά είναι μεγάλη ανάγκη, επιτέλους, η Κυβέρνηση να προχωρήσει με ένα συντεταγμένο τρόπο, αναγορεύοντας την πολιτική της οδικής ασφάλειας σε εθνικό στόχο.

Κάνετε μια καμπάνια και εγώ θα ομολογήσω με θετικό πνεύμα ότι σε πολλά σημεία έχει φρεσκάδα, είναι δυνατή, για να στείλει μηνύματα στους νέους ανθρώπους.

Όμως, είναι ένα αποσπασματικό μέτρο, είναι μια καμπάνια η οποία έχει μεν τα θετικά της στοιχεία, αλλά δεν μπορεί να εξαγνιστεί μια τέτοια προσπάθεια μόνο στο επικοινωνιακό πεδίο. Και δεν μπορώ παρά να θυμίσω ότι δυστυχώς, εδώ, στην Εθνική Αντιπροσωπεία η επικοινωνιακή εκμετάλλευση έφθασε μέχρι τον ίδιο τον Πρωθυπουργό, όταν τον είδαμε να πηγαίνει στην Ηλιοπολη, στην εκλογική του περιφέρεια, κύριε Υπουργέ, και να εγκαινιάζει για δεύτερη φορά πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής το οποίο λειτουργούσε πριν από τις εκλογές του 2004.

Εδώ εκφράζουμε με αίσθημα ευθύνης μια αγωνία γι' αυτό το θέμα. Και πρέπει να πούμε ότι χρειάζεται επιτέλους σε κυβερνητικό επίπεδο, σε επίπεδο πολιτικής ένας πραγματικός, ουσιαστικός, θεσμικός συντονισμός, ο οποίος να αφορά και το οδικό δίκτυο, να αφορά φυσικά το Υπουργείο Μεταφορών και όλα τα ζητήματα που άπτονται των οδικών μεταφορών, αλλά επιπλέον να υπάρχει και άμεση εμπλοκή και εποπτεία όσον αφορά τα ζητήματα της κυκλοφορίας και τα ζητήματα των ελέγχων.

Θα ήθελα να πω ότι όταν η Ευρωπαϊκή Ένωση θέτει ένα στόχο, με τη Λευκή Βίβλο μέχρι το 2010 σε όλη την Ευρώπη να έχουμε μια μείωση κατά 50% των ατυχημάτων, να αναλογιστούμε πόσο μακριά είμαστε εμείς, καθώς είμαστε πλέον πίσω και από το στόχο που είχε επιτευχθεί με το πρώτο στρατηγικό σχέδιο που είχε εφαρμοστεί, που είχαμε κάποια θετικά αποτελέσματα μέχρι το 2004.

Συνεπώς, θα είναι ουσιαστική χρήσιμη αυτή η ερώτηση, εάν φεύγοντας από εδώ δούμε πραγματικά να αναλαμβάνονται κάποιες συγκεκριμένες δεσμεύσεις και πάνω απ' όλα, όπως είπαν και οι συνάδελφοι προηγούμενα, να τεθούν συγκεκριμένοι στόχοι όσον αφορά την πολιτική και τα μέτρα που θα αναλάβουμε.

Θα μου επιτρέψετε κύριοι συνάδελφοι, να εστιάσω σε δύο πολύ μεγάλα ζητήματα. Το πρώτο αφορά τις διαφημιστικές πινακίδες. Έγινε αναφορά προηγουμένως και από τους συναδέλφους. Είναι ένα τεράστιο θέμα, κύριε Υπουργέ. Είναι ένα θέμα στο οποίο κυριολεκτικά κλείνουμε τα μάτια. Κάθε μέρα έχουμε ατυχήματα και εδώ στην Αθήνα και στην περιφέρεια. Έχουμε δημάρχους που άλλες φορές αντιδρούν, άλλες φορές είναι σε απόγνωση. Δεν μπορεί αυτό να είναι ένα ζήτημα στο οποίο κλείνουμε τα μάτια μας. Επιτέλους, πρέπει να υπάρχει μια σαφής δέσμευση από την πλευρά σας. Πρέπει να υπάρχει έλεγχος γι' αυτό το θέμα. Δεν μπορεί να υπάρχουν ατυχήματα, δεν μπορεί να έχουμε νέους ανθρώπους που χάνουν τη ζωή τους καθημερινά από αυτό το πρόβλημα.

Ένα άλλο θέμα που δεν έχει θιγεί ακόμα, αφορά τα οχήματα με βαρύ φορτίο. Κάτω από την πίεση μιας απεργίας πήρατε μια βεβαιωμένη απόφαση, κύριε Υπουργέ. Επιτρέψατε να υπάρχει κυκλοφορία πρώτον το Σαββατοκύριακο και δεύτερον μέσα από τις σήραγγες. Είναι φανερό ότι οι αποφάσεις αυτές ήταν η έξοδος από μια κοινωνική πίεση που είχατε εκείνη την ώρα.

Πρέπει όμως από αυτό το Βήμα αυτό να πούμε ότι είναι τραγικό, κάθε φορά να έχουμε νεκρούς, σας θυμίζω το σχολικό λεωφορείο από τη Βέροια, από την Ημαθία, σας θυμίζω όλους τους νεκρούς που έχουμε θρηνήσει από τέτοια ζητήματα, λόγω ελλιπούς εποπτείας. Δεν μπορεί λοιπόν κάθε φορά που έχουμε νεκρούς και μάλιστα παιδιά να ερχόμαστε και να παίρνουμε μέτρα και μετά, με τη γνωστή λογική του όταν περνούν τα χρόνια να το ξεχνάμε, να έχουμε και πάλι χαλαρότερη αντίδραση, μέχρι να μας βρει μια νέα τραγωδία.

Θα ήθελα λοιπόν, κύριε Υπουργέ, σαφείς δεσμεύσεις για όλα

αυτά τα ζητήματα και για τους στόχους που θέτετε και με μετρήσιμους στόχους για την υλοποίηση αυτών των πολιτικών και πολύ περισσότερο, για τις διαφημιστικές πινακίδες και για τα οχήματα βαρέων φορτίων.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε και εμείς.

Το λόγο έχει ο κ. Νασιώκας για πέντε λεπτά.

ΕΚΤΟΡΑΣ ΝΑΣΙΩΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν είμαστε περήφανοι ως πολίτες, ως πολιτικοί, ως Βουλευτές, γι' αυτό που συμβαίνει κάθε μέρα στους δρόμους της Ελλάδας, αυτό συμβαίνει τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες, για τους νεκρούς, για την οδική ασφάλεια που εξασφαλίσαμε στους πολίτες μας και σε εμάς τους ίδιους και στα παιδιά μας.

Όμως, κύριε Υπουργέ, αυτό το γενικό θέμα που είναι εθνικό, εσείς, η Κυβέρνησή σας, δυστυχώς δεν το προωθήσατε καθόλου αυτά τα χρόνια.

Δεν είναι ένα πρόβλημα που το δημιουργήσατε, υπήρχε και υπάρχει πολλές δεκαετίες και αυξάνεται. Αλλά βρήκατε, κύριε Υπουργέ, ένα εθνικό σχέδιο –το ανέπτυξαν οι συνάδελφοι– το «ΚΑΘ' ΟΔΟΝ» που είχε δώσει τα πρώτα αποτελέσματα. Και αντί να το κρατήσετε, να το συνεχίσετε, να το βελτιώσετε, να το αξιολογήσετε για τα πέντε πρώτα χρόνια, στην ουσία το εγκαταλείψατε απολύτως.

Και αυτό το θέμα που είναι πολυπαραγοντικό, κύριε Υπουργέ, και φαντάζομαι ότι σήμερα είστε εδώ εκπροσωπώντας την Κυβέρνηση και την πολιτεία, όχι τις αρμοδιότητες ενός Υπουργείου που είναι πολύ μικρό για να αντιμετωπίσει το συγκεκριμένο θέμα, θα είχε αντιμετωπιστεί διαφορετικά, αν η επιτροπή των συναρμοδίων Υπουργών υπό τον Πρωθυπουργό, συνέχιζε να λειτουργεί με τέτοιο τρόπο ούτως ώστε σήμερα να μπορεί ο οποιοσδήποτε από σας να μιλάει εκ μέρους όλων των παραγόντων και των πολιτών και της εκκλησίας και των σχολείων, που ενέχεται και εμπλέκεται στο πρόβλημα.

Εγώ θα τονίσω μερικά θέματα, μερικά πτυχές αυτού του με πολλούς παράγοντες επηρεαζόμενο θέματος.

Το πρώτο θέμα είναι η δημόσια υγεία. Δυστυχώς στην Ελλάδα η δημόσια υγεία δεν ήταν ποτέ ανεπτυγμένη. Η οδική ασφάλεια είναι κύριο θέμα δημόσιας υγείας. Αλλά και οι προσπάθειες που έγιναν και απέδωσαν αποτελεσματικά, ιδιαίτερα με τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων που δοκιμάστηκαν, τις σταματήσατε. Ψηφίστηκε ένας καινούργιος νόμος που δεν προχώρησε σε κανένα του θέμα. Για να καταλάβουμε δηλαδή, σήμερα έχουμε πάνω από χίλιους εξακόσιους νεκρούς στην ασφάλτο, πάνω από 30% από τους βαρέως τραυματισμένους, καταλήγουν λίγες ώρες, μέρες ή εβδομάδες αργότερα, τις μόνιμες αναπηρίες, τις μακροχρόνιες νοσηλείες, που χάνουμε τόσους νέους ανθρώπους παρόλα αυτά οι μεταμοσχεύσεις στην Ελλάδα έπιασαν την πενταετία αυτή. Και βέβαια χάνουμε τόσους ανθρώπους, γιατί δεν προωθείτε τη δημόσια υγεία, δεν προωθεί η Κυβέρνηση τη δημόσια υγεία. Βρήκατε ένα πρόγραμμα, δεν το συνεχίσατε.

Χάνουμε σχεδόν είκοσι τέσσερις χιλιάδες ανθρώπους κάθε χρόνο από το κάπνισμα και υπάρχει ένας νόμος που δεν τον εφαρμόζετε και λέτε ότι θα ψηφίσετε έναν καινούργιο νόμο για να τον εφαρμόσετε από το 2010. Το ίδιο ακριβώς κάνετε.

Μια άλλη πτυχή. Δεν στηρίξατε όσο έπρεπε τα μέσα μαζικής μεταφοράς σε όλες τις εκδοχές και στις πόλεις και εκεί που βρήκατε συστήματα. Μπορεί να προχώρησαν κάποια προγράμματα προαστιακών σιδηροδρόμων, αλλά το σιδηρόδρομο αυτόν καθ' εαυτόν τον αφήσατε, απαξιώθηκε. Είχαμε τόσα σιδηροδρομικά ατυχήματα αυτό τον καιρό όσο ποτέ. Και βεβαίως η προοπτική με τα σχέδιά σας, όπως φαίνονται, να τα δώσετε σε ιδιώτες ή να δώσετε φιλέτα σε ιδιώτες, είναι σίγουρο ότι δεν θα βοηθήσει, αλλά θα αναγκάσει τους πολίτες να συνεχίζουν να κινούνται με το αυτοκίνητο και μόνο η ανέχεια, η οικονομική και η εξαθλίωση μπορεί να τους οδηγήσει σε αυτά τα υποβαθμισμένα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Όσον αφορά την υγεία, κύριε Υπουργέ, και θέλω να σταθώ σ' αυτό, ξέρετε πώς πιστοποιείται η υγεία ενός οδηγού όταν βγάζει το δίπλωμα; Έτσι γινόταν και πριν, δεν γίνεται μόνο τώρα. Όμως, δεν έχει αλλάξει τίποτα. Γίνεται με τη βεβαίωση κάποιων γιατρών χωρίς να τον εξετάσει κανένας άλλος. Η ψυχική υγεία ξέρετε πώς πιστοποιείται; Με κανέναν τρόπο. Καθένας ψυχικά ασθενής μπορεί να έχει δίπλωμα οδήγησης, ακόμη και ένας που έχει πάει στο νοσοκομείο. Και είχαμε ετοιμάσει ένα σχέδιο για να γίνεται αυτόματη ενημέρωση των διευθύνσεων συγκοινωνιών ώστε να επανεξετάζεται το δίπλωμά του για όποιον ασθενήσε μόνιμα, αυτό σταμάτησε. Μπορεί λοιπόν, κάποιος να γίνει ανάπηρος, αλλά θα συνεχίσει να έχει άδεια οδήγησης. Κανένας δεν θα τον ψάξει γιατί συνεχίζει να έχει άδεια οδήγησης.

Βέβαια δεν λέω για τα φάρμακα, για το αλκοόλ, για τα κινητά. Αν δεν μιλήσουμε γι' αυτά κι αν δεν κάνουμε τίποτα, τότε δεν πρόκειται να πετύχουμε ποτέ.

Και το Ε.Κ.Α.Β. υποβαθμίστηκε. Ο χρόνος πρόσβασης στο τροχαίο ατύχημα ιδιαίτερα λόγω της κυκλοφορίας στις μεγάλες πόλεις, αυξήθηκε πολύ. Και ξέρετε τι σημαίνει αυτό για τη ζωή και τη διάσωση; Πάρα πολλά πράγματα.

Βεβαίως δεν έγιναν τα Τ.Ε.Π., δεν προχώρησαν οι Μονάδες Εντατικής Θεραπείας, δεν ολοκληρώθηκαν οι Μονάδες Αποκατάστασης. Πληρώνουμε υψηλό κόστος και σε ανθρώπινο πόνο και σε αναπηρία και σε θανάτους και σε χρήματα.

Θα κλείσω με δυο λόγια. Βεβαίως τα περισσότερα ατυχήματα αυτό τον καιρό τα έχουμε στους επαρχιακούς δρόμους. Και τα έχουμε στους επαρχιακούς δρόμους γιατί εκεί τους εγκαταλείψαμε τελειώς, τους εγκαταλείψατε τελειώς ως Κυβέρνηση, κύριε Υπουργέ. Θα σας πω δύο παραδείγματα.

Ο δρόμος Λάρισας-Ελασσόνας-Κοζάνης περνάει από την ιστορική Μελόυνα και σ' αυτό το σημείο έχουμε τόσο συχνά ατυχήματα που είναι ένα από τα πιο συχνά σημεία που σκοτώνονται άνθρωποι σε όλη την Ελλάδα.

Είναι αίτημα των κατοίκων να προχωρήσει αυτός ο δρόμος. Πέντε χρόνια τώρα «θα προκηρυχτεί» μελέτη. Αίτημα του αείμνηστου δημάρχου του Λάκη του Φαρμάκη ήταν να γίνει σήραγα και του νυν δημάρχου και όλων των κατοίκων της περιοχής στη Μελόυνα. Δεν προχώρησε ούτε η μελέτη.

Ένας άλλος δρόμος που έχουμε πάρα πολλά ατυχήματα στο νομό μας είναι ο δρόμος Λάρισας-Φαρσάλων. Κύριε Υπουργέ, πέντε χρόνια μετά είναι ακριβώς εκεί που ήταν να προωθηθεί κάποια μελέτη για να κατασκευαστεί αυτός ο δρόμος. Αν προχωράμε έτσι, αν δεν λέμε την αλήθεια και προπαντός αν δεν πράττουμε και λέμε μόνο λόγια, σίγουρα αυτό το θέμα θα αυξάνεται και όλοι θα είμαστε άξιοι της μοίρας μας να μιλάμε από το Βήμα της Βουλής κάνοντας μνημόσυνο στους νεκρούς και τίποτα άλλο.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Π.Α.Σ.Ο.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Ο κ. Χάιδος έχει το λόγο για τρία λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΧΑΪΔΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, το σύγχρονο και θλιβερό φαινόμενο των τροχαίων ατυχημάτων έχει τρεις διαστάσεις και η μια από αυτές είναι η ανθρώπινη. Έζησα και εγώ όπως εκατοντάδες χιλιάδες συμπατριώτες μου την οδύνη και το δράμα της απώλειας πολύ αγαπημένου προσώπου από τροχαίο.

Έχει την κοινωνική διάσταση. Σε εποχές που η Ελλάδα αντιμετωπίζει έντονο δημογραφικό πρόβλημα μια ολόκληρη κωμόπολη σβήνεται από το χάρτη.

Έχει την οικονομική διάσταση. Σε περιόδους οικονομικής κρίσης κοστίζουν στην εθνική οικονομία πάνω από 3.000.000.000 ευρώ. Καταλαβαίνει κανείς το τεράστιο μέγεθος του προβλήματος. Αντισταβάνεται την αναγκαιότητα υπεύθυνης αντιμετώπισης. Δυστυχώς, όμως, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας τα πέντε τελευταία χρόνια έδειξε αδιαφορία για τους ανθρώπους που χάνονται και τις οικογένειες που καταστρέφονται από τα τροχαία.

Για να αποδείξω του λόγου το αληθές, θα τονίσω τις παραλείψεις και θα παρουσιάσω την κατάσταση που διαμορφώθηκε

στους παράγοντες που συντελούν και αποτρέπουν τα τροχαία ατυχήματα. Για το όχημα το οποίο πρέπει να είναι ασφαλές και να ελέγχεται συχνά, δεν δώσατε κίνητρα για την αντικατάσταση των πεπαλαιωμένων αυτοκινήτων με νέα ασφαλέστερα και για τους οδηγούς και για τους επιβάτες αλλά και για τους πεζούς.

Για το δρόμο ο οποίος παίζει καθοριστικό ρόλο στην οδική ασφάλεια, οι περικοπές των κονδυλίων από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων, οι περικοπές στους Ο.Τ.Α. και στις κρατικές υπηρεσίες για αυτή τη δράση, συσώρευσαν περαιτέρω προβλήματα, λακκούβες, ελλιπή σήμανση, πλημμελή συντήρηση, ανύπαρκτος καθαρισμός και παρόδια εμπόδια δημιουργούν επικίνδυνες συνθήκες στην οδήγηση. Χιλιάδες διαφημιστικές πινακίδες κατά μήκος των οδών αποσπούν την προσοχή των οδηγών ενώ για τους νέους αυτοκινητόδρομους παρατηρείται μεγάλη καθυστέρηση στην κατασκευή τους.

Καταθέτω για τα Πρακτικά υπόμνημα-διαμαρτυρία των εργαζομένων στη Δ.Ε.Σ.Ε. για αυτά που σας είπα για τις περικοπές και για την αδυναμία συντήρησης.

Καταθέτω για τα Πρακτικά ρεπορτάζ για «βομβαρδισμένους» δρόμους για τις λακκούβες και κάποιες άλλες αδυναμίες.

Καταθέτω για τα Πρακτικά ένα δημοσίευμα που αναφέρεται σε εννιάκόσια τροχαία ατυχήματα σε δέκα χιλιόμετρα στο δρόμο Κορίνθου-Πατρών τα τέσσερα τελευταία χρόνια.

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

Για την εκπαίδευση των οδηγών θα πρέπει να γίνουν περισσότερα τόσο στην έκδοση των διπλωμάτων όσο στον έλεγχο και στην επανεξέταση. Στο ζήτημα της σωστής αστυνόμευσης παρά τις φιλότιμες προσπάθειες των υπηρεσιών της Τροχαίας, η κομματοκρατία, οι παρεμβάσεις για σβήσιμο των κλήσεων, η σχεδιαζόμενη κατάργηση του αντικειμενικού πλαισίου μεταθέσεων των αστυνομικών και η συντηρητικοποίηση του πειθαρχικού δικαίου με αυταρχικές ρυθμίσεις εις βάρος τους δημιουργούν προβλήματα και περιορίζουν την υπηρεσιακή ομαλότητα και αποτελεσματικότητα. Για αυτούς τους λόγους η κατάσταση επιδεινώθηκε.

Καταθέτω για τα Πρακτικά τον πίνακα που αποδεικνύει ότι τα θανατηφόρα και τα σοβαρά τροχαία ατυχήματα αυξήθηκαν το 2008 σε σχέση με το 2007.

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

Αυτή η σύγχρονη μάστιγα έχει γίνει κατάρα των δρόμων στον τόπο μας και μετατρέπεται σε κοινωνικό εφιάλτη όταν αφορά τους νέους ανθρώπους. Τα τροχαία, το συχνότερο αίτιο θανάτων των παιδιών στην πατρίδα μας, δεν αντιμετωπίζονται σωστά και υπεύθυνα. Ως παιδοχειρουργός που υπηρέτησα πάνω από είκοσι χρόνια στο μεγαλύτερο νοσοκομείο της Βορείου Ελλάδος και περιέθαλψα χιλιάδες παιδιά θύματα τροχαίων είδα τον πόνο στα μάτια τους, βίωσα τη δυστυχία των γονέων τους από τον άδικο χαμό τους. Για αυτά τα παιδιά δυστυχώς τα πέντε τελευταία χρόνια όχι μόνο δεν έγιναν σημαντικά βήματα προόδου στον τομέα της πρόληψης, της έγκαιρης αντιμετώπισης, της περίθαλψης και της αποκατάστασης από τα τροχαία, αλλά αντιθέτως η κατάσταση επιδεινώνεται. Για αυτό θέλω να μας απαντήσετε, κύριε Υπουργέ, και θα επανέλθω με συγκεκριμένα στοιχεία στη δευτερολογία.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Π.Α.Σ.Ο.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ο κ. Λαμπίρης έχει το λόγο για τρία λεπτά.

ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κατ' αρχήν να σας συγχαρώ για την ανάληψη των καθηκόντων σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Ιωάννης Δραγασάκης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ: Δεν είναι μόνο οι θάνατοι για τους οποίους υπάρχει ένας εθισμός στην ελληνική κοινωνία. Μεγάλο πρόβλημα είναι και οι τραυματισμοί και ιδιαίτερα οι τραυματι-

σμοί της σπονδυλικής στήλης και του νωτιαίου μυελού.

Σαν ορθοπαιδικός έχω ζήσει μία από τις χειρότερες στιγμές της σταδιοδρομίας μου στο πανεπιστήμιο των Πατρών, σε μία οικογένεια δύο παραπληγίες από τροχαίο ατύχημα. Και στις δύο δεν φορούσαν ζώνη ούτε οι οδηγοί ούτε οι συνοδηγοί. Αυτό σημαίνει, κύριε Υπουργέ, οικογενειακή καταστροφή και την έζησα από πολύ κοντά και δεν είναι η μοναδική. Επομένως, τα τροχαία ατυχήματα έχουν εκτός από τους θανάτους και τους βαρείς τραυματισμούς, που είναι ένα μεγάλο κοινωνικοοικονομικό πρόβλημα στη χώρα μας.

Ο Πρωθυπουργός της χώρας είχε δεσμευθεί ότι από τις προτεραιότητες είναι η αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων. Ποιο ήταν το αποτέλεσμα; Το αποτέλεσμα ήταν ότι το πρώτο εξάμηνο του 2008 είχαμε χίλιους νεκρούς και αυτό ήταν μέχρι τον Ιούνιο. Δηλαδή, σκεφθείτε ότι δεν συμπεριλαμβάνεται το δεύτερο εξάμηνο που είναι μέχρι και οι καλοκαιρινοί μήνες. Η πορεία δηλαδή δεν είναι προς το καλύτερο, κύριε Υπουργέ, είναι προς το χειρότερο.

Το Υπουργείο Υγείας έφτιαξε μία επιτροπή για να κάνει καταγραφή του πράγματος με στόχο την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων. Στην επιτροπή αυτή συμμετείχε και ο γνωστός συνάδελφός μου ο κ. Γιάννης Παπαδόπουλος. Παραδόθηκε το 2006. Τι απέγινε με αυτά τα αποτελέσματα; Ξέρει κανένας;

Ο κ. Σταθάκης παραιτήθηκε από μία άλλη επιτροπή, γιατί δεν προωθούνται τα ζητήματα που είχαν μπει για την αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων.

Κύριε Υπουργέ, δεν υπάρχει αντιμετώπιση. Κάθε Υπουργείο έχει και τη δική του επιτροπή και αυτές οι επιτροπές ποτέ δεν συνεδριάζουν από κοινού ή τα αποτελέσματά τους ποτέ δεν αξιολογούνται.

Θα σας πω κάτι που έγινε στη Γερμανία. Όταν έγιναν έλεγχοι στο επίπεδο της χρήσης του αλκοόλ, ελαττώθηκαν τα τροχαία ατυχήματα κατά 50%. Εδώ δεν ξέρουμε τι γίνεται, ούτε έλεγχοι επαρκείς γίνονται. Μα, θα μας πείτε ότι γίνονται περισσότεροι. Ναι, αλλά δεν επαρκούν.

Το Ρέθυμνο, η ιδιαίτερη πατρίδα μου, έχει την πρώτη θέση στην Κρήτη και εδώ υπάρχουν ευθύνες. Τις γνωρίζετε, διότι η καταγωγή σας είναι από το Ρέθυμνο. Γιατί κατέχει τα πρωτεία; Πρέπει να μας απαντήσετε. Ο Δήμαρχος έκανε μία σοβαρή προσπάθεια μέσα στην πόλη του Ρεθύμνου, γιατί τα ατυχήματα κακώς νομίζουμε ότι δεν γίνονται και μέσα στην πόλη. Γίνονται τροχαία ατυχήματα και στα φανάρια. Όταν είναι σταματημένος κανείς, μπορεί να έλθει το δεύτερο αυτοκίνητο από πίσω και τα αποτελέσματα να είναι καταστροφικά.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ζ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΒΑΪΤΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ**)

Ο δήμαρχος, λοιπόν, έκανε μία σοβαρή προσπάθεια, έκανε ένα μέρος της πόλης ποδηλατόδρομους για τους πεζούς, απαγορευτικές ζώνες.

Όμως, νομίζω ότι έχετε δεσμευτεί, κύριε Υπουργέ, ότι θα χρηματοδοτήσετε το δεύτερο κομμάτι που αφορά το υπόλοιπο μέρος της πόλης. Περιμένουμε τη χρηματοδότηση εκ μέρους σας.

Θα συνεχίσω στη δευτερολογία μου. Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΠΑΣΟΚ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαϊτσης Αποστολάτος): Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Χατζηδάκης έχει το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, κατ' αρχήν καλή αρχή σε σας. Συγχαρητήρια!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαϊτσης Αποστολάτος): Ευχαριστώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πραγματικά θέλω να εκφράσω την ικανοποίησή μου για δύο λόγους: Πρώτον, για το ότι δίνεται η δυνατότητα με την επερώτηση των συναδέλφων του ΠΑ.ΣΟ.Κ. να συζητηθεί ένα τόσο σοβαρό θέμα που ξεπερνά κόμματα και χρώματα και δεύτερον, για τον τόνο που μέχρι στιγμής έχει η συζήτηση. Προφανώς έχουμε διαφορές. Προφανώς από το θεσμικό σας ρόλο έχετε υποχρέωση να κάνετε κριτική στην Κυβέρνηση.

Αλλά σε αντίθεση με άλλες οξείες συζητήσεις που έχουμε κάνει, νομίζω ότι σ' αυτήν τη συζήτηση έχουμε το σωστό ύφος, ένα ύφος που ταιριάζει στο συγκεκριμένο θέμα. Όπως και να φέρω σας ασκή κριτική και εγώ από την πλευρά μου για τις θέσεις σας, θέλω αυτήν τη φορά να πω ότι ακούω την κριτική σας –μπορεί σε κάποια θέματα να συμφωνώ και σε άλλα να διαφωνώ, θα τα πω μετά- αλλά πρέπει να σημειώσω και τα θετικά.

Πράγματι, η Ελλάδα βρίσκεται στις πρώτες θέσεις πανευρωπαϊκά ως προς τα στατιστικά στοιχεία των τροχαίων ατυχημάτων και επί των ημερών σας και επί των ημερών μας. Είναι ένα ζήτημα που μας αφορά όλους, αλλά δυστυχώς αφορά περισσότερο τους νέους ανθρώπους, οι οποίοι αναλογικά πέφτουν θύματα των τροχαίων συχνότερα από τις μεγάλες ηλικίες.

Από τη φύση του, το θέμα της οδικής ασφάλειας δεν αφήνει κανένα περιθώριο για λαϊκισμούς. Δεν αφήνει περιθώριο για παραπληροφόρηση, δεν αφήνει περιθώρια για ανακρίβειες. Γι' αυτόν το λόγο θα προσπαθήσω να μιλήσω με βάση τα στοιχεία τα οποία έχω συλλέξει είτε από το δικό μας Υπουργείο είτε από τα άλλα συναρμόδια Υπουργεία, για να έχουμε όλοι όσο σασφ-στερη εικόνα γίνεται.

Ειπώθηκε από κάποιους ομιλητές ότι στα τεσσαράμισι χρόνια που βρίσκεται η Νέα Δημοκρατία στην Κυβέρνηση ο αριθμός των τροχαίων αυξήθηκε. Είναι ανακριβές. Υπάρχουν πίνακες που είναι αναρτημένοι στη σελίδα του Υπουργείου Εσωτερικών προς ενημέρωση των πολιτών. Με βάση τις μετρήσεις, λοιπόν, οι οποίες γίνονται με τον ίδιο τρόπο και επί ΠΑ.ΣΟ.Κ. και επί Νέας Δημοκρατίας, τα στοιχεία είναι τα εξής: Ο αριθμός των θανατηφόρων τροχαίων το 2003 ήταν χίλια τετρακόσια εννέα και το 2007 ήταν χίλια διακόσια ενενήντα δύο. Δεν το λέω για να σημειώσω ότι η Κυβέρνηση έκανε ένα μεγάλο κατόρθωμα, το λέω απλώς για να συζητάμε με βάση συγκεκριμένα στοιχεία. Το καταθέτω στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Κωνσταντίνος Χατζηδάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος έχει ως εξής:

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Θα δείτε ότι υπάρχουν στοιχεία για αρκετές χρονιές, από το 1990 μέχρι το 2007 και δείχνουν οι πίνακες αυτοί ότι, παρά τα προβλήματα που έχουν παρατηρηθεί και με τη μια Κυβέρνηση και με την άλλη, η αλήθεια είναι ότι υπάρχει μια πρόοδος.

Επίσης, οι αριθμοί λένε και κάτι άλλο, ότι τον πρώτο χρόνο, δηλαδή το καλοκαίρι του 2007 μέχρι το καλοκαίρι του 2008, μετά την εφαρμογή του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, με

τις τροποποιήσεις που επέφερε αυτός ο Κώδικας και τα βαρύτερα πρόστιμα που εισήγαγε, υπήρξε μια μικρή μείωση των ατυχημάτων κατά 4,9%, των νεκρών κατά 3% και των τραυματιών κατά 5%. Γι' αυτό και θεωρούμε ότι ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση. Έχω εδώ τα στοιχεία τα οποία και καταθέτω επίσης, για την ενημέρωσή σας.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Κωνσταντίνος Χατζηδάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος έχει ως εξής:

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ακόμα μια φορά επισημαίνω, για να μην παρεξηγηθώ, ότι δεν είμαστε ευχαριστημένοι. Χρειάζεται πολύ μεγαλύτερη πρόοδος, αλλά είναι αναγκαίο για αυτό το θέμα να στηριζόμαστε σε ακριβή στοιχεία, πολύ περισσότερο που όλοι, θέλω να πιστεύω, έχουμε ευαισθησία στο θέμα αυτό, ανεξάρτητα από την κομματική μας ένταξη.

Αναφέρθηκε, επίσης, το πρώτο στρατηγικό σχέδιο οδικής ασφάλειας, το οποίο έγινε επί ΠΑ.ΣΟ.Κ. Πράγματι, έγινε και δεν έχω καμμία δυσκολία να αναγνωρίσω ότι ήταν ένα θετικό βήμα. Ωστόσο, ξεχάστηκε, αμφισβητήθηκε ότι υπήρξε και δεύτερο σχέδιο που έγινε επί Νέας Δημοκρατίας. Είναι το στρατηγικό σχέδιο 2006-2010 και είναι μια ολοκληρωμένη επιστημονική μελέτη, που έγινε από το Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο. Ελήφθησαν στοιχεία από διεθνείς βάσεις δεδομένων, εξετάστηκαν αντίστοιχα στρατηγικά σχέδια από άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αξιοποιήθηκε η διεθνής εμπειρία, προσαρμοσμένη στις ανάγκες και στις ιδιαιτερότητες της Ελλάδας.

Στόχος, προφανώς, όλων των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η μείωση των νεκρών, κατά 50% το 2010, σε

σχέση με το 2000. Το 2000 είχαμε δύο χιλιάδες εκατόν τρεις νεκρούς. Και πρέπει να πάμε σε έναν αριθμό που να προσεγγίζει, με βάση το σχέδιο, τους χίλιους το 2010.

Το 2007, ήμασταν στους χίλιους τετρακόσιους σαράντα εννέα. Προσπαθούμε να φθάσουμε στο στόχο αυτό και εντείνουμε τις προσπάθειές μας προς αυτήν την κατεύθυνση. Και αυτό –και δεν το λέω, ως δικαιολογία– είναι ένα πραγματικό στοιχείο, παρ' ότι στην πατρίδα μας είχαμε δραματική αύξηση του στόλου των αυτοκινήτων, σε σχέση με μία δεκαετία πριν. Μεγαλύτερη από τις περισσότερες άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αναπόφευκτα ξέρετε, δυστυχώς, είναι μια αλήθεια. Ίσως κυνική, αλλά είναι αλήθεια. Όταν υπάρχουν περισσότερα αυτοκίνητα στους δρόμους, κατά κανόνα υπάρχουν και περισσότερα ατυχήματα.

Καταθέτω τον πίνακα. Το 1998 είχαμε δύο εκατομμύρια εξακόσια είκοσι δύο αυτοκίνητα, το 2007 είχαμε τέσσερα εκατομμύρια επτακόσια εννέα αυτοκίνητα.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Κωνσταντίνος Χατζηδάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος έχει ως εξής:

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Το σημειώνω αυτό και για να δώσω, αν θέλετε και τη θετική πλευρά, γιατί υπάρχει και μία θετική πλευρά. Παρ' ότι έχουμε πολύ περισσότερα αυτοκίνητα, έχουμε μία μείωση των νεκρών και των τροχαίων ατυχημάτων. Δεν λύθηκε το πρόβλημα. Υπάρχει πρόβλημα σε πολλά επίπεδα, αλλά όταν μιλάμε για το ζήτημα, νομίζω ότι καλύτερο είναι να έχουμε, όσο πιο σφαιρική εικόνα γίνεται.

Τώρα, έρχομαι στις δράσεις των επί μέρους Υπουργείων και ξεκινάω από το Υπουργείο Μεταφορών. Πρώτα απ' όλα, πέρσι το καλοκαίρι είχαμε μία μεγάλη τομή, τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, ο οποίος ορθώς προβλέπει αυστηρότερα πρόστιμα για τους παραβάτες. Υπήρξε συζήτηση και τότε, εξακολουθεί να υπάρχει και τώρα. Η άποψή μου είναι πάρα πολύ απλή. Κανένας δεν αναγκάζει οποιονδήποτε να παρανομήσει. Ξέρει αυτός ο οποίος θα παρανομήσει ότι θα τιμωρηθεί. Δεν είναι υποχρεωμένος, λοιπόν, ούτε να περάσει στην αντίθετη λωρίδα, ούτε να παραβιάσει το κόκκινο, ούτε να υποπέσει σε άλλες παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Οι κανόνες είναι πάρα πολύ σαφείς και οι οδηγοί θα πρέπει να προσέχουν. Ουδείς οδηγός, ο οποίος δεν παραβιάζει τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, τιμωρείται. Αλλά δεν νομίζω σε καμμία περίπτωση ότι θα πρέπει να πάμε στη λογική της μείωσης των προστίμων.

Θέλω δε να σημειώσω και την εξής διάσταση, σε σχέση με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Το πρώτο εξάμηνο του 2008 είχαμε μία αύξηση της τάξεως του 8%, όσον αφορά τους ελέγχους από την Αστυνομία, σε σχέση με το 2007 στους δρόμους. Έτσι λένε τα στατιστικά στοιχεία της Τροχαίας. Είχαμε, όμως, παράλληλα μία μείωση, παρά την αύξηση των ελέγχων 40% στην παραβίαση προτεραιότητας, 38% στο αντικανονικό προσπέρασμα, 30% στη μη χρήση ζώνης, 21% στη μη χρήση κράνους. Επομένως, τουλάχιστον, με βάση αυτά τα στατιστικά στοιχεία, αποδεικνύεται ότι αρκετοί οδηγοί βελτιώνουν τη συμπεριφορά τους στην οδήγηση και στο δρόμο. Όχι όλοι, δεν θέλω να παρεξηγούμαι, αλλά τα στοιχεία έχουν νομίζω την αξία τους.

Επίσης, την περασμένη εβδομάδα ξέρετε ότι ψηφίσαμε στη Βουλή συμπληρωματικές ρυθμίσεις, σε σχέση με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, ιδίως σε σχέση με τη χρήση των ζωνών ασφαλείας και του κράνους.

Παράλληλα στο Υπουργείο Μεταφορών λειτουργεί διαρκής επιτροπή «Αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας», με συμμετοχή των εκπροσώπων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, συγκοινωνιολόγων, νομικών, προκειμένου να ελέγχεται συνεχώς η αποτελεσματικότητα του Κώδικα και να αναθεωρείται, όπου υπάρχει ανάγκη. Δεν τον αντιμετωπίζουμε σαν να είναι οι πλάκες του Μωϋσή. Συζητάμε με όλους τους εμπλεκόμενους και προφανώς με τη Βουλή, με τα κόμματα της Αντιπολίτευσης, έτσι ώστε να υπάρχουν οι βελτιώσεις που πρέπει.

Τον Απρίλιο του 2007, υπογράφηκε η καινούργια σύμβαση για το σύστημα ελέγχου συμπεριφοράς των οδηγών. Είναι ο εκσυγχρονισμός του γνωστού μας point system. Αυτοματοποιήθηκε η καταγραφή των βαθμών ποινής από τις υπηρεσίες της Τροχαίας προς το Υπουργείο Μεταφορών, για να μη μπορεί κάποιος, ο οποίος παραβιάζει το point system, να ξεφεύγει.

Στη συνέχεια έχουμε το θέμα των εξετάσεων των υποψηφίων οδηγών. Εκεί εσείς δεν αναφερθήκατε τόσο πολύ, θα αναφερθώ εγώ. Το σύστημα έχει δύο φάσεις: Την πρώτη φάση, που είναι η ηλεκτρονική εξέταση και τη δεύτερη φάση, που είναι η φάση της πρακτικής εξέτασης. Στην πρώτη φάση, έχουμε μία σημαντική πρόοδο, που φαίνεται και από το ότι το ποσοστό επιτυχίας των οδηγών είναι γύρω στο 50%. Στη δεύτερη φάση, που μεσολαβεί υποκειμενικός παράγοντας, το ποσοστό επιτυχίας των οδηγών φθάνει στο 90%, καμμία φορά και στο 95%.

Καλέσαμε, λοιπόν, και τους εκπαιδευτές και την Ε.Ν.Α.Ε., την Ένωση Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, γιατί οι εξετάσεις γίνονται με ευθύνη των νομαρχιών και όχι του Υπουργείου. Τους είπαμε να μας υποβάλλουν τις προτάσεις τους και μέχρι το τέλος του χρόνου, βασισμένοι και στην ευρωπαϊκή εμπειρία - βλέπουμε τι γίνεται σ' άλλες χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένω-

σης- ο κ. Σιμόπουλος, ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου, θα παρουσιάσει την τελική θέση του Υπουργείου για την αναμόρφωση του συστήματος των εξετάσεων.

Το ίδιο θα συμβεί και στα Κ.Τ.Ε.Ο., όπου υπάρχουν αρκετές καταγγελίες για έλλειψη διαφάνειας. Και αναφέρομαι στα Κ.Τ.Ε.Ο., διότι ο τεχνικός έλεγχος των οχημάτων σχετίζεται σε πολύ μεγάλο βαθμό με την ασφάλεια του οχήματος. Και εκεί έχουμε τέτοιου είδους φαινόμενα και κάνουμε αντίστοιχη μελέτη, σε συνεργασία με τις νομαρχίες, προκειμένου να καταλήξουμε σ' ένα καινούργιο σύστημα.

Παράλληλα προσπαθούμε, στο μέτρο του δυνατού -και θα σας εξηγήσω τι εννοώ- να προχωρήσουμε τα έργα για τις πίστες εξέτασης. Μπορεί να υπάρχει μεγαλύτερη αντικειμενικότητα στις εξετάσεις, δηλαδή να μη χωράει μέσο και λάδωμα, διότι όλα αυτά γίνονται σε κοινή θέα.

Μέχρι τώρα ολοκληρώνονται οι πίστες στη Δράμα και στα Γιάννενα και συνεχίζεται η κατασκευή στις Σέρρες, στην Καβάλα και τη Θεσσαλονίκη. Έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον για τέτοιες πίστες δεκατέσσερις ακόμα νομαρχίες.

Εμείς έχουμε τα χρήματα για να χρηματοδοτήσουμε τις πίστες από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και το έχουμε πει στην Ε.Ν.Α.Ε.. Δυστυχώς όμως -και πρέπει να τα λέμε όλα, εμείς πρέπει να αναλάβουμε τις ευθύνες μας, αλλά και όλοι οι εμπλεκόμενοι τις δικές τους- από τις περισσότερες νομαρχίες δεν υπάρχει η αντίστοιχη προσφορά οικοπέδων, να το βάλλω σ' αυτήν τη διάσταση.

Ξέρετε ότι δεν μπορεί να κατασκευάσει κανείς αυτές τις πίστες διά της βίας. Πρέπει να εξευθεθούν τα οικοπέδα και το έχουμε επισημάνει στην Ε.Ν.Α.Ε.. Θα συνεχίσουμε να το λέμε, αλλά το λέω και από αυτό το Βήμα με τον πιο κατηγορηματικό τρόπο. Δεν γίνεται να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα αυτής της χώρας απλά και μόνο με παράπονα και καταγγελίες. Ο καθένας, από όποιο πόστο και αν είναι, πρέπει να αναλαμβάνει τις ευθύνες του. Αυτό για μας είναι ξεκάθαρο και διαπραγματευτικό και είμαι βέβαιος και για εσάς.

Επίσης έχουμε το ζήτημα των πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής. Τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής ήταν μία ιδέα των κυβερνήσεων του ΠΑ.ΣΟ.Κ., σωστή, η οποία υιοθετήθηκε και από εμάς και συνεχίζουμε τη χρηματοδότησή τους. Μάλιστα, τώρα το σχέδιό μας προβλέπει τη χρηματοδότηση τριάντα νέων πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής σε διάφορους δήμους. Εμείς τα χρηματοδοτούμε, αλλά η συντήρησή τους είναι αρμοδιότητα των δήμων. Θέλω, λοιπόν, να πω με λύπη ότι τα μισά από αυτά που λειτουργούν σήμερα, λειτουργούν μόνο θεωρητικά. Υπάρχουν κάποια τα οποία είναι πάρκα, αλλά όχι πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής.

Δεν μείναμε αδιάφοροι σε αυτό. Έστειλα προσωπική επιστολή σ' όλους τους δημάρχους, όπου εμείς, από την πλευρά του Υπουργείου μας, εντοπίσαμε πρόβλημα, λέγοντας ότι κάτι θα πρέπει να κάνουν. Ο ίδιος έκανα αιφνιδιαστικές επισκέψεις στα πάρκα καλώντας τα μέσα ενημέρωσης, για να δείξουμε το πρόβλημα και θα συνεχίσω να το κάνω. Και πάλι, όμως, ο καθένας, οι δήμαρχοι, στη συγκεκριμένη περίπτωση, πρέπει να αναλάβουν τις ευθύνες τους.

Για να σας δώσω, όμως, όλη την εικόνα, πρέπει να πω ότι υπάρχουν σαράντα επτά πάρκα αυτήν την ώρα που λειτουργούν και λειτουργούν σωστά και στην Αθήνα και στην επαρχία. Και ο Πρωθυπουργός, κυρία Ξενογιαννακοπούλου, δεν εγκαίρως το πάρκο της Ηλιούπολης.

ΜΑΡΙΛΙΖΑ ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Χαίρομαι που το λέτε. **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών):** Επισκέφθηκε ένα πάρκο που λειτουργεί κανονικά, για να δείξει την ευαισθησία του γι' αυτό το θέμα και να σημειώσει ακριβώς μ' αυτήν του την επίσκεψη ότι η ευαισθητοποίηση για το θέμα της οδικής ασφάλειας, θα πρέπει να ξεκινάει από το σχολείο, στα οποία σχολεία, με ευθύνη δική μας, μοιράζεται και ενημερωτικό υλικό σε σχέση με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και σε συνεργασία, βεβαίως, εννοείται, με το Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων. Το οποίο -και πάω στις δράσεις του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων- έχει αφιερώσει τη μία από τις τρεις ώρες του

μαθήματος αγωγής υγείας, στην κυκλοφοριακή αγωγή και στα ατυχήματα.

Έχουμε, όμως, συνεννοηθεί με τον κ. Στυλιανίδη, να δούμε πώς θα αναβαθμιστεί η συνεργασία μας, διότι θεωρούμε και οι δύο ότι υπάρχουν πολλά και σημαντικά περιθώρια βελτίωσης αυτής της συνεργασίας.

Έγινε μία αναφορά στα μέσα μαζικής μεταφοράς, ότι έχουν εγκαταλειφθεί από την Κυβέρνηση. Και την προηγούμενη εβδομάδα από αυτό το Βήμα έκανα συγκεκριμένες τοποθετήσεις σε σχέση με την επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς, σε σχέση με την προμήθεια νέων λεωφορείων, σε σχέση με τον ανασχεδιασμό της λειτουργίας των μέσων μαζικής μεταφοράς. Μπορώ να προσθέσω κάτι λιγότερο σημαντικό, σε σχέση μ' αυτά που είπα την περασμένη εβδομάδα, αλλά που έχει την αξία του. Το γεγονός ότι επεκτείνουμε κάθε Παρασκευή και κάθε Σάββατο βράδυ τη λειτουργία του Μετρό και του Ηλεκτρικού μέχρι τις 02.00' τα ξημερώματα, έχει μία συμβολή -μικρή, αλλά έχει μία συμβολή- στην οδική ασφάλεια, διότι τα νέα παιδιά, μπορούν να παίρνουν με ασφάλεια το μετρό, αντί να γυρνούν εκείνες τις ώρες και εκείνα τα βράδια σπίτι τους με τα αυτοκίνητά τους.

Για το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. δεν θα μιλήσω, διότι είναι εδώ ο Υφυπουργός κ. Ξανθόπουλος, ο οποίος θα λάβει το λόγο στη συνέχεια και θα αναφερθεί στις δράσεις του Υπουργείου του.

Θέλω να σας πω δύο λόγια για τις δράσεις του Υπουργείου Εσωτερικών, με βάση την ενημέρωση που είχα από την τροχαία. Είπα ήδη ότι οι έλεγχοι της τροχαίας εντείνονται. Το πρώτο εξάμηνο του 2008, ελέγχθησαν περίπου εξήντα χιλιάδες παραπάνω άτομα σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα πέρυσι και έχουμε πενήντα επτά χιλιάδες λιγότερες παραβάσεις συνολικά το πρώτο εξάμηνο του 2008, σε σχέση με το πρώτο εξάμηνο του 2007.

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

Δώστε μου δύο λεπτά, κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ.

Καταθέτω τον πίνακα που έχω πάρει από την τροχαία στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Κωνσταντίνος Χατζηδάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τον προαναφερθέντα πίνακα, ο οποίος έχει ως εξής:

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Παράλληλα, η τροχαία στέλνει σε τακτά χρονικά διαστήματα και σε περιόδους που παρατηρούνται αυξημένα τροχαία, διαταγές σ' όλες τις περιφερειακές υπηρεσίες να εντείνουν τις προσπάθειές τους και να θέσουν σε κατάσταση αυξημένης ετοιμότητας το προσωπικό τους σε εικοσιτετράωρη βάση. Στις διαταγές αυτές, ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στην προστασία των πεζών, των ανηλίκων, των ηλικιωμένων, των ατόμων με αναπηρία και σε τακτική βάση έχουμε συνεργασία με το Υπουργείο Εσωτερικών, για να συντονίζουμε τις δράσεις μας στο συγκεκριμένο ζήτημα.

Έγινε αναφορά στο θέμα της χρήσης των κινητών τηλεφώνων. Είναι κάτι που και εμάς μας προβληματίζει καθώς και το Υπουργείο Εσωτερικών, την Τροχαία. Υπάρχει ένα παραθυράκι, αν θέλετε, έτσι όπως πέρασε ο νόμος στη Βουλή, σε σχέση με τη χρήση των blue tooth. Είναι κάτι που πρέπει να το δούμε. Δεν θέλουμε να το δούμε πρόχειρα. Θέλουμε να το δούμε, σε συνεργασία με τα κόμματα, σε συνεργασία με όλους τους υπεύθυνους φορείς, αλλά, πραγματικά, νομίζουμε ότι η χρήση του κινητού είναι μία πηγή ατυχημάτων και είναι ένα ζήτημα, το οποίο πρέπει να αντιμετωπίσουμε.

Γενικότερα, δεν πρέπει να μένουμε απαθείς σε κάθε είδους εγκληματικότητα, κύριε Λαμπίρη, και επειδή έχω καταγωγή από το Ρέθυμνο, ξέρω και ξέρετε και εσείς, πως το γεγονός ότι έχουμε τόσο αυξημένα τροχαία ατυχήματα στο Ρέθυμνο, οφείλεται και στα γνωστά προβλήματα εγκληματικότητας.

Και η Κυβέρνηση για πρώτη φορά τις τελευταίες δεκαετίες έχει αποφασίσει να αντιμετωπίσει το ζήτημα και η προσπάθεια αυτή, θα συνεχιστεί μέχρι τέλους χωρίς να χαριστούμε σε κανέναν απολύτως.

Να σημειώσω επίσης, μια και είμαστε στο θέμα του Ρεθύμνου και έκανε και μια αντίστοιχη παρατήρηση ο κ. Σηφουνάκης με αφορμή το Ρέθυμνο, για τις πόλεις συνολικότερα, το θέμα της χωροταξίας, προφανώς είναι ένα ζήτημα το οποίο ανήκει στις αρμοδιότητες του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.. Και η Βουλή αποφασίζει ποιες είναι οι αρμοδιότητες του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. της Κυβέρνησης και ποιες είναι οι αρμοδιότητες των δήμων ή των νομαρχιών.

Εμείς, από την πλευρά μας, χρηματοδοτούμε την κυκλοφορική μελέτη στο Ρέθυμνο, όπως χρηματοδοτούμε και πολλούς ποδηλατοδρόμους στην Αθήνα και στην επαρχία και θέλουμε να ενισχύσουμε το ποδήλατο, εντάσσοντάς το στον αστικό ιστό με τον τρόπο που είναι ενταγμένο στην Ευρώπη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Μπορώ να κάνω μια διευκρίνιση, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαϊτής Αποστολάτος): Παρακαλώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Κύριε Υπουργέ, εγώ θα ήθελα πραγματικά αυτή την πρόταση που σας έκανα για το Ρέθυμνο, να την κάνω για μια πόλη του Αιγαίου. Δεν έχει ξεκινήσει όμως ακόμη κάτι εκεί.

Στο Ρέθυμνο, κύριε Ξανθόπουλε, κύριε καθηγητά, οι δύο βασικοί δρόμοι, η Μοάτσου και η Κουντουριώτη –οι μεγαλύτεροι σε μήκος- έχουν γίνει δρόμοι υπόδειγμα με παράλληλη χάραξη κατεύθυνση για τους πεζούς μεγάλα πεζοδρόμια, εκπληκτικά με δέντρα με μέριμνα για τους ανάπηρους κ.λπ. και αριστερά ποδηλατόδρομος και πεζόδρομος.

Τελείωσε η πρώτη φάση. Ο δήμος έχει έτοιμη και τη δεύτερη φάση. Η πρώτη φάση στοίχισε περίπου 4.000.000 ευρώ. Εάν ολοκληρωθεί αυτό το δίκτυο θα είναι μια πόλη πρότυπο, και ελπίζω να την βλέπουν και οι άλλοι δήμαρχοι, και κάπως ν' αντιγράψουν.

Μια πόλη, λοιπόν, που έχει ξεκινήσει αυτό το εκπληκτικό έργο -που εμένα πραγματικά με συγκίνησε έτσι που γίνεται- πρέπει να το ολοκληρώσει, να λειτουργήσει και να γίνει μια πόλη πρότυπο.

Ο κ. Ξανθόπουλος πρέπει να καλέσει το δήμαρχο στο Υπουργείο να δουν τη δεύτερη φάση, να δουν πόσα χρήματα χρειάζεται και να ενταχθεί στο Ε.Σ.Π.Α. ή στο Κ.Π.Σ. προκειμένου να ολοκληρωθεί αυτό το έργο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαϊτής Αποστολάτος): Συνεχίστε κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Πάντως χρηματοδοτούμε την κυκλοφορική μελέτη και θα δώσουμε –μια και το λέτε- και τρία ηλεκτρικά λεωφορεία στο Ρέθυμνο μικρού μεγέθους, για να μη ρυπαίνουν την πόλη, αλλά και για να μπορούν να κυκλοφορούν μέσα στην πόλη και στους στενούς δρόμους, εξυπηρετώντας το καλοκαίρι τους κατοίκους και τους τουρίστες, αλλά βεβαίως και το χειμώνα.

Ξαναγυρνάω στο θέμα από το οποίο κάναμε παρέκβαση, για να σημειώσω τρία στοιχεία ακόμα και να κλείσω μ' αυτά.

Το πρώτο στοιχείο, σχετίζεται με την παρατήρηση για την κυκλοφορία των φορτηγών τα Σαββατοκύριακα. Οι περιορισμοί ίσχυαν για την Παρασκευή το απόγευμα και την Κυριακή το απόγευμα και όχι το Σάββατο και ισχύουν οι περιορισμοί αυτοί το καλοκαίρι και το χειμώνα επίσης, για όλα τα κρίσιμα Σαββατοκύριακα, την 28η Οκτωβρίου, τα Χριστούγεννα, τις Απόκριες κ.λπ.. Ήρθαν οι περιορισμοί μόνο το χειμώνα, για τα Σαββατοκύριακα που δεν υπάρχει μεγάλη κυκλοφορία.

Δεν είμαστε δογματικοί σ' αυτό. Θα δούμε πώς θα λειτουργήσει και θα βγάλουμε τα συμπεράσματά μας. Πάντως πρέπει να ξέρετε ότι είχαμε τους αυστηρότερους περιορισμούς σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δεν υπήρχε άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που να είχε τόσο αυστηρούς περιορισμούς, οι οποίοι μάλιστα επεβλήθησαν το Σεπτέμβριο του 2004. Επί Π.Α.Σ.Ο.Κ., ίσχυε ένα σύστημα, το οποίο είναι παρόμοιο μ' αυτό που θα ισχύσει από εδώ και στο εξής.

Δεύτερον, θέλω να σημειώσω -γιατί θα ήταν παράλειψή μου αναφερόμενος σ' αυτό το θέμα να μη το σημειώσω- ότι το ζήτημα της οδικής ασφάλειας, σχετίζεται οπωσδήποτε και με τη νοοτροπία μας, που έχει να κάνει γενικότερα με τη νοοτροπία των μεσογειακών λαών. Και για να μη θεωρητικολογώ, θα σας πω συγκεκριμένα στοιχεία.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Στα είκοσι πέντε λεπτά τώρα, θα θεωρητικολογήσετε εκ των πραγμάτων.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Τελειώνω, κυρία Κανέλλη.

Σε έρευνα για λογαριασμό της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών Ελλάδος, φαίνεται ότι ενώ από τη μια μεριά χρησιμοποιούμε ζώνες ασφαλείας -εννέα στους δέκα Έλληνες έτσι δήλωσαν, προφανώς γιατί τα καινούργια αυτοκίνητα μας υποχρεώνουν να το κάνουμε- από την άλλη, επτά στους δέκα οδηγούς παραδέχονται ότι έχουν παραβιάσει τον κόκκινο σηματοδότη, το 56,3% προσπερνά μπαίνοντας στο αντίθετο ρεύμα και το 30% ότι οδηγεί υπό την επήρεια αλκοόλ.

Εμείς από την πλευρά μας, έχουμε ενημερωτική καμπάνια στην τηλεόραση και τα κανάλια μάς έχουν υποσχεθεί ότι μπορούμε να την κάνουμε δωρεάν, αλλά δεν μπορεί καμία κυβέρνηση, να βάλει έναν αστυνομικό δίπλα σε κάθε πολίτη.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Είναι υποχρεωμένοι από το νόμο να το κάνουν. Και αυτό μπορεί να ρυθμιστεί.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, είναι υποχρεωμένοι, αλλά το βάζουν στις 3 τα ξημερώματα. Συμφωνήσαμε να το βάζουν σε ζώνες μεγάλης ακροαματικότητας.

Και κάτι τελευταίο για το συντονισμό και θα κατέβω από το βήμα. Έχετε δίκιο ότι θα πρέπει να υπάρχει ο συντονισμός ανάμεσα στα Υπουργεία. Γι' αυτό το λόγο, σας ανακαίνων επισήμως ότι τις αμέσως επόμενες μέρες, συγκροτείται κοινή διυπουργική επιτροπή υπό την προεδρία του Υφυπουργού Εσωτερικών κ. Χηνοφώτη, στην οποία θα συμμετέχουν τα Υπουργεία Εσωτερικών, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Παιδείας, Υγείας και Μεταφορών, προκειμένου οι δράσεις της Κυβέρνησης και της κάθε κυβέρνησης στο συγκεκριμένο ζήτημα, να είναι απολύτως συντονισμένες.

Προχωρούμε προς αυτήν την κατεύθυνση, αντιλαμβανόμενοι ότι το ζήτημα αυτό δεν είναι ζήτημα κομματικό. Το ζήτημα της οδικής ασφάλειας, είναι ένα ζήτημα που μας αφορά όλους, ανεξαρτήτως κομματικής εντάξεως και για την Κυβέρνηση να ξέρετε ότι είναι ζήτημα απόλυτης προτεραιότητας. Ξέρουμε τις υποχρεώσεις μας απέναντι στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το στόχο που

έχουμε να πετύχουμε μείωση των ατυχημάτων κατά 50% σε σχέση με το 2000.

Πιστεύω ότι θα πετύχουμε αυτόν το στόχο, αλλά δεν αντιμετωπίζουμε αυτό το ζήτημα ως υποχρέωση απέναντι στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το αντιμετωπίζουμε, όπως και εσείς, είμαι βέβαιος, ως υποχρέωση απέναντι στη συνειδήσή μας, υποχρέωση απέναντι στους συμπολίτες μας και ιδιαίτερα απέναντι στους νέους.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαϊτήης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε πολύ τον κύριο Υπουργό.

Ο Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων Θεμιστοκλής Ξανθόπουλος έχει το λόγο για δεκαπέντε λεπτά.

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

Άλλες δύο φορές, είχα την τιμή να σας παρουσιάσω το έργο του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. στα θέματα της οδικής ασφάλειας και αυτές τις δύο φορές, θεώρησα υποχρέωσή μου –το κάνω και σήμερα– να καταθέσω για τις ερωτήσεις και τους ερωτώντες κυρίες και κυρίους Βουλευτές ένα αναλυτικό υπόμνημα, το οποίο περιγράφει με λεπτομέρειες όλα τα έργα τα οποία σήμερα υλοποιούνται ή υλοποιήθηκαν κατά την τελευταία τετραετία, το οποίο, όποτε το θελήσετε, θα είναι στη διάθεσή σας.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, ας είμαστε ρεαλιστές. Πράγματι, είναι μείζον θέμα η οδική ασφάλεια και κάθε φορά που το φέρνετε, χαίρομαι που το ακούω, γιατί δραστηριοποιεί όλους, όχι μόνο εμάς, αλλά κυρίως τους πάρα πολλούς οι οποίοι δεν το ακούνε καλά. Αναφέρομαι σ' όλους τους αρμόδιους της Τοπικής Αυτοδιοίκησης (περιφέρειες κ.λπ.) και σας υπενθυμίζω ότι έχουμε πενήντα χιλιάδες χιλιόμετρα οδικού δικτύου, δέκα χιλιάδες χιλιόμετρα έχουν χαρακτηριστεί ως εθνική οδοποιία και πρακτικώς, έχουμε σήμερα μόνο επτακόσια χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμων, τα οποία θα διπλασιαστούν με τα έργα που κάνουμε σε μερικά χρόνια.

Είναι μια κατάσταση, που αντιλαμβάνεστε ότι δεν ελέγχεται από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. από πλευράς δικής του αρμοδιότητας ή από το Υπουργείο Μεταφορών, αλλά οι κανόνες πρέπει να τηρούνται απ' όλους. Δυστυχώς, τα πιο πολλά ατυχήματα δεν γίνονται εκεί που φαίνονται, δεν είναι αυτά που μπαίνουν στα πρωτοσέλιδα του Τύπου, αλλά γίνονται εκεί που δεν φαίνονται, δηλαδή σε διάφορες γωνιές της Ελλάδας, όπου κάποιος το βράδυ τρέχει παραπάνω και σκοτώνεται. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Περνάω, λοιπόν, στο δικό μας έργο συνοπτικά. Κατ' αρχάς, πρέπει να σας πω ότι ορθώς εκπονήσατε το πρώτο στρατηγικό σχέδιο. Πράγματι, βοήθησε πάρα πολύ. Για το λόγο αυτόν, το Δεκέμβριο του 2005 έγινε ένα δεύτερο στρατηγικό σχέδιο –το έχω ξανακαταθέσει στη Βουλή– το οποίο θα καταθέσω στα Πρακτικά, με το οποίο βελτιώνεται το πρώτο και το οποίο, όπως προηγουμένως είπα και ο Υπουργός Μεταφορών, ουσιαστικώς κωδικοποιεί και συγκεκριμενοποιεί τους πέντε κύριους υπεύθυνους φορείς που είναι τα πέντε Υπουργεία που προαναφέρθηκαν.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων κ. Θεμιστοκλής Ξανθόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής).

Και συγκεκριμένα, υπάρχει η ασφάλεια του χρήστη της οδού και τα ασφαλή οχήματα, για τα οποία είναι αρμόδιο το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, το ασφαλές οδικό περιβάλλον που είναι δικό μας θέμα και όχι μόνο, και όλων των περιφερειών, νομαρχιών κ.λπ., η επιτήρηση για την οδική ασφάλεια με τις δράσεις της και οι ευθύνες της Αυτοδιοίκησης, που είναι αρμοδιότητας του Υπουργείου Εσωτερικών. Προφανώς είναι και η περίπτωση μετά το ατύχημα. Γίνεται ατύχημα. Ποιος παρεμβαίνει και σε πόσο χρόνο και με τι μέσα; Αρμόδιο είναι το Υπουργείο Υγείας. Και βέβαια, είναι και η κυκλοφοριακή αγωγή και η επιμόρφωση που είναι αρμοδιότητας του Υπουργείου Παι-

δείας.

Εμείς έχουμε δύο κύριους στόχους, οι οποίοι πιστεύω ότι θεαματικά αναβαθμίζουν στη δική μας αρμοδιότητα την οδική ασφάλεια. Ο πρώτος, είναι ο πολλαπλασιασμός του ασφαλούς οδικού δικτύου, δηλαδή να γίνουν οι δρόμοι ασφαλείς. Ο δεύτερος, είναι οι λειτουργικές παρεμβάσεις, που θα αναπτύξω στη συνέχεια.

Όσον αφορά τον πρώτο στόχο, όπως πολλές φορές έχω πει και γίνομαι και κουραστικός, καταφέραμε να δημοπρατήσουμε και να κατασκευάσουμε σήμερα, ένα τεράστιο αριθμό έργων οδοποιίας γύρω στα 18.000.000.000 ευρώ, τα οποία, πράγματι, ολοκληρώθηκαν εν μέρει. Γιατί έτσι γίνεται στα έργα. Ένα μεγάλο έργο για να ολοκληρωθεί, θέλει τουλάχιστον πέντε με δέκα χρόνια. Δεν γίνεται από τη μια μέρα στην άλλη. Όμως τα έργα αυτά αλλάζουν ήδη την εικόνα. Και βλέπετε τι έγινε στο πέταλο του Μαλιακού. Όλος ο κόσμος που περνάει από εκεί, βλέπει ότι επιτέλους αυτά τα πενήντα χιλιόμετρα που τελείωσαν είναι ασφαλή χιλιόμετρα. Και αριθμητικά οι δεκαπέντε περίπου νεκροί το χρόνο που είχαμε στην περιοχή εκείνη έχουν σχεδόν μνησθεί. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Θέλει μεγάλες υποδομές ο πολίτης για να μην σκοτώνεται, πέρα φυσικά της δικής του τεράστιας ευθύνης, όταν κάνει αλόγιστα πράγματα. Συνεπώς υπάρχει όλη αυτή η λεγόμενη εθνική οδοποιία που είναι σε εξέλιξη.

Ένα σημαντικό μέρος αυτής της οδοποιίας, είναι οι λεγόμενοι νέοι αυτοκινητόδρομοι. Πράγματι, ξεκίνησαν και φαίνονται ήδη τα έργα σ' όλους τους μεγάλους αυτοκινητοδρόμους. Σας δίνω ένα στοιχείο εξαιρετικά σημαντικό για την οδική ασφάλεια. Στην Ιόνια Οδό, δηλαδή, Αντίρριο-Γιάννενα, στο κομμάτι Αθήνα-Θεσσαλονίκη, στο Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα και στον Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα, σήμερα έχουμε δυστυχώς το χρόνο περίπου τριακόσια τριάντα πέντε ατυχήματα και εκατόν είκοσι δύο θανάτους. Αυτή είναι η θλιβερή πραγματικότητα. Με στατιστικά στοιχεία εκτιμάται ότι μετά την ολοκλήρωση αυτών των αξόνων, θα μειωθούν θεαματικά και τα ατυχήματα και οι θάνατοι, τα ατυχήματα στα εξήντα επτά –η στατιστική πέφτει και έξω πολλές φορές, αλλά πάντως δίνει τάξη μεγέθους– και οι θάνατοι στους είκοσι τέσσερις. Δηλαδή, θα γλιτώσουμε εκατό ανθρώπους το χρόνο, όταν ολοκληρωθούν αυτοί οι δρόμοι και ολοκληρώνονται σε τέσσερα με έξι χρόνια. Δηλαδή, επίκειται για τη χρονική κλίμακα μεγάλων έργων η ολοκλήρωσή τους. Παράλληλα προετοιμάζεται μια νέα γενιά έργων από το Ε.Σ.Π.Α., που θα βελτιώσει και άλλο το υπόλοιπο οδικό εθνικό δίκτυο.

Επίσης υπάρχουν και οι λειτουργικές αναβαθμίσεις, που είναι πολύ σημαντικές και προχωρούν με πολύ καλή συνεργασία μεταξύ των Υπουργείων. Έχει ήδη γίνει υπογραφή συμφωνιών με τον Υπουργό Δημόσιας Τάξης, νυν Εσωτερικών, για αστυνόμευση από ειδικές ομάδες της τροχαίας. Γίνονται σύγχρονα κτήρια σ' όλους τους αυτοκινητόδρομους για Τροχαία και Πυροσβεστική κ.ο.κ..

Δεν σταματάει, όμως, εδώ πέρα αυτή η μεσοπρόθεσμη παρέμβαση. Είχε ξεκινήσει η προηγούμενη κυβέρνηση το 2001, τα λεγόμενα ειδικά έργα οδικής ασφάλειας. Ήταν μια σωστή απόφαση. Ξεκίνησε μ' έναν προϋπολογισμό, περίπου 60.000.000 ευρώ και χωρίς μελέτες, όπως πάντα ξεκινάμε τα έργα αυτά. Πέσαμε κατά κυριολεξία με τα μούτρα στο θέμα αυτό. Τριπλασιάσαμε τον προϋπολογισμό, τον πήγαμε στα 188.000.000 και κυρίως ολοκληρώσαμε μελέτες και σήμερα κατασκευάζονται σ' όλην την Ελλάδα, οι λεγόμενες ειδικές παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας.

Αυτό σημαίνει το προφανές. Ένας τυχόν οδηγός, όπως εγώ και εσείς, περνάει από κάπου και λέει: «Μα εδώ πέρα, στραβοί είναι και δεν βλέπουν ότι πρέπει να αλλάξει κάτι στο δρόμο;». Αυτό, λοιπόν, το «στραβοί είναι και δεν βλέπουν» με στατιστικά στοιχεία της τροχαίας για τα ατυχήματα σε κάθε περιοχή, για να μην πηγαίνουμε διαισθητικά αλλά επιστημονικά, έχει οδηγήσει στην επισήμανση ουσιαστικών, μιας σειράς παρεμβάσεων –θα τις αναπτύξω στη συνέχεια– οι οποίες πιστεύω ότι αλλάζουν, τελείως, την τοπική εικόνα βραχυπρόθεσμα.

Συγκεκριμένα, περνάω σε μερικούς τίτλους: Το πέταλο

Μαλιακού στο εκτός αυτοκινητοδρόμου κομμάτι παραμένει σε λειτουργία. Έχει ολοκληρωθεί μία σειρά παρεμβάσεων, που βελτίωσε κατά την Τροχαία στο εκτός αυτοκινητοδρόμου δίκτυο τα ατυχήματα. Ολοκληρώθηκαν περίπου εδώ και οκτώ μήνες και περιλαμβάνουν τα κλασικά, αντιολισθηρός τάπητας, ανακλαστήρες, πλευρικές, ασφαλείας, διαγραμμίσεις σωστές, πινακίδες κ.λπ.. Αντίρριο-Γιάννενα. Και εδώ ολοκληρώθηκαν οι παρεμβάσεις και σ' αυτό το δρόμο που είναι πραγματικώς χάλα, για να είμαστε ειλικρινείς. Έγιναν κάποιες τοπικές βελτιώσεις σημαντικές για τη στατιστική των ατυχημάτων και την ουσία των ατυχημάτων. Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος Ολυμπία. Επίσης ολοκληρώθηκε το έργο αυτό και περιλαμβάνει μια σειρά από επίσης σημαντικές παρεμβάσεις, που βελτιώνουν μερικά προφανή σημεία του δρόμου. Θεσσαλονίκη-Στρυμόνας τα ίδια. Ο Β.Ο.Α.Κ. είναι επίσης μία τραγική ιστορία για την Κρήτη. Οι παρεμβάσεις, ουσιαστικώς, έχουν ολοκληρωθεί και περιλαμβάνουν επίσης μία σειρά από στοιχεία βελτίωσης, που επίσης αναβαθμίζουν την τοπική ασφάλεια που έστω και αν δεν φαίνεται, γιατί δεν είναι μεγάλο έργο, βελτιώνει πάρα πολύ τα αντανκλαστικά του οδηγού, σε μία κρίσιμη στιγμή.

Επίσης, αυτό το πρώτο πείραμα που έγινε και ολοκληρώθηκε, οδήγησε σε άλλο ένα πείραμα άλλων είκοσι έξι αξόνων, όπου ξεκίνησαν οι παρεμβάσεις. Αυτήν τη στιγμή, λοιπόν, σε Ηράκλειο - Ρέθυμνο, Ηράκλειο - Μοίρες - Τυμπάκι - Αγία Γαλήνη και Ηράκλειο - Γούβες - Χερσόνησο, Ρόδο - Λίνδο, Λάρισα - Φάρσαλα, Θήβα - Λειβαδιά - Άμφισσα - Ναύπακτο, Χαλκίδα - Λέσπυρα - Κύμη και Χαλκίδα - Αιδηψό, Καρδίτσα - Τρίκαλα και Φάρσαλα - Λάρισα, Τρίκαλα - Ιωάννινα, Κέρκυρα - Αχίλλειο κ.ο.κ., για να μην πω και τις είκοσι έξι, έχουν ήδη δημοπρατηθεί -γιατί έγιναν οι μελέτες- αυτές οι μικρές παρεμβάσεις. Και επιμένω σ' αυτό. Ο τοπικός πληθυσμός από αυτές καίγεται πολλές φορές, όχι από το μεγάλο αυτοκινητόδρομο, ο οποίος αργεί να γίνει και κάποτε γίνεται και αλλάζει την κυκλοφορία σε μία ορισμένη, συγκεκριμένη περιοχή για ορισμένους οδηγούς.

Ανάλογες παρεμβάσεις, έγιναν και σε κόμβους και διελεύσεις πεζών. Θα πω συγκεκριμένα ότι σ' όλα τα προηγούμενα, υπήρξε μία σειρά τέτοιων παρεμβάσεων, έγιναν επιτέλους στους θανατηφόρους κόμβους με διασταυρώσεις, τα λεγόμενα roundabout, για να μπορεί κάποιος, να μπαίνει και να βγαίνει με κάποιο έλεγχο και όχι να σκοτώνεται από τον καθέτως διερχόμενο κ.ο.κ.. Και βέβαια και η σύγχρονη τεχνολογία βοηθάει. Μπήκε μέσα στο σύστημα και αυτήν τη στιγμή, έχουμε μία παρακολούθηση καλή σχετικά με ηλεκτρονικά μέσα που δεν ολοκληρώθηκε ακόμα όμως. Μπήκαν επιτέλους σοβαρά όρια ταχύτητας, αξιόπιστα, για να μην τα χλευάζει ο κόσμος και δεν τα ακολουθεί και έχουν ήδη τοποθετηθεί πρακτικώς σε δύο άξονες. Επίσης αρχίζει μια πιλοτική εφαρμογή ενός συστήματος διαχείρισης ταχυτήτων, η οποία παρακολουθεί το σύστημα των ταχυτήτων σ' όλο το δίκτυο και τα φανάρια, επιστημονικά πλέον, ρυθμίζονται έτσι, ώστε να τις περιορίζουν, να τις αυξάνουν, όταν χρειάζεται, για να μην γίνονται καταχρήσεις ή να μην γίνονται καθυστερήσεις ανατίτες.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, θα μπορούσα να πω και πολλά άλλα, που είναι γραμμένα στο κείμενο αυτό. Θεωρώ, όμως, ότι και αυτά δεν είναι αρκετά. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Δεν είναι αρκετά. Το πρόγραμμά μας εξαντλείται και για τη μεγάλη παρέμβαση στη δομική αλλαγή των οδικών μας αξόνων σε τέσσερα με έξι χρόνια και επίσης εξαντλείται πρακτικώς το 2009, για τις μικρές παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας.

Είναι όμως γεγονός και το επεσήμανε και πολύ εύστοχα ο Υπουργός ότι από κει και πέρα πρέπει ο καθένας να πάρει τις ευθύνες του, διότι αλίμονο αν θεωρήσουμε ότι οι τοπικές κοινωνίες μπορούν να δρουν ανεξέλεγκτα, χωρίς έλεγχο της τοπικής αρχής η οποία τις εποπτεύει. Επαναλαμβάνω ότι τα 2/3 των θανατηφόρων ατυχημάτων γίνονται και δεν φαίνονται. Δεν τα γνωρίζει ποτέ κανείς. Είναι στο δρομάκο τάδε, του δήμου τάδε, της νομαρχίας τάδε. Και πάει χαμένο ένα παλικάρι εκεί.

ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ: Και στα νοσοκομεία.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Βεβαίως. Επίσης πολύ σημαντικό σαν παράμετρος.

Τέλος, επειδή κάτι αναφέρθηκε για τις διαφημιστικές πινακίδες, σας επισημαίνω ότι το πράγμα από πλευράς νομικής είναι ξεκάθαρο. Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. δεν είναι αρμόδιο αλλά αυτό δεν αλλάζει τις ευθύνες άλλων αρμοδίων, όπως είναι οι Ο.Τ.Α.. Πρέπει οπωσδήποτε να παρεμβαίνουν και να τις αποξηλώνουν, όταν χρειάζεται. Στη δική μας αρμοδιότητα, που είναι το ιστορικό κέντρο της Αθήνας σε πολύ καλή συνεργασία με την Ε.Α.Χ.Α., δηλαδή την Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας, έχουν ήδη ξηλωθεί δέκα χιλιάδες πινακίδες. Δηλαδή έγινε μία παρέμβαση και έφυγαν δέκα χιλιάδες πινακίδες, οι οποίες δημιουργούσαν και οπτική ρύπανση, αλλά κι αποσπούσαν τους οδηγούς με αποτέλεσμα να υπάρχουν οδικά ατυχήματα. Παραμένω στη διάθεσή σας για περαιτέρω διευκρινίσεις και ερωτήσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐσης Αποστολάτος): Ακολουθούν οι αξιότιμοι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κυρίες Πρόεδρε, κατ' αρχάς σας εύχομαι καλή επιτυχία στο έργο σας και συγχαρητήρια για την εκλογή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐσης Αποστολάτος): Σας ευχαριστώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ακούσαμε τους δύο Υπουργούς οι οποίοι ανέφεραν τα πεπραγμένα της Κυβέρνησης. Βεβαίως όταν ακούω Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. να παρουσιάζει τα πεπραγμένα του Υπουργείου του, εμένα το μυαλό μου πάει στις εκλογές. Διότι το συνηθίζει ο κ. Σουφλιάς να δίνει κατευθύνσεις μόλις πλησιάζουν οι εκλογές να αρχίζει το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. να κάνει συνεχείς παρουσιάσεις των έργων που έχουν πραγματοποιηθεί.

Όμως, παρά τις φιλότιμες προσπάθειες του κάθε Υπουργού, εκείνο που μετράει στον κόσμο, εκείνο που αντιλαμβάνεται ο πολίτης είναι το συνολικό αποτέλεσμα της κυβερνητικής πολιτικής. Και δυστυχώς στο πεδίο της ασφάλτου η Κυβέρνηση καταγράφει μόνο αρνητικές επιδόσεις. Ενώ στο Βατοπαιδίο αντίθετα οι επιδόσεις είναι άριστες. Θα μπορούσα να πω μάλιστα ότι η Νέα Δημοκρατία είναι κυβέρνηση Βατοπαιδίου. Είναι όμως ανίκανη στα μάτια του πολίτη η κυβέρνηση να πάρει μέτρα για την ασφάλεια στους δρόμους για την προστασία των πολιτών. Αποδεικνύεται ικανότατη Κυβέρνηση τροχονόμος σκανδάλων για να ικανοποιηθούν τα συμφέροντα των ολίγων. Και ικανότατη Κυβέρνηση για τη συγκάλυψη των ευθυνών των Υπουργών με τη συνεργασία φυσικά και την αμέριστη υποστήριξη -απ' ό,τι αποδεικνύεται- του κ. Σανιδά, ο οποίος όταν φθάνουν οι περιπτώσεις στην αποκάλυψη των ποινικών και πολιτικών ευθυνών των Υπουργών, τότε ο ίδιος αποφασίζει ότι δεν υπάρχει κανένα θέμα και ως εκ τούτου παραμένει η υπόθεση στη δικαιοσύνη, στερώντας από το φυσικό χώρο που είναι η Βουλή των Ελλήνων, τη δυνατότητα να ελέγξει τις ποινικές και πολιτικές ευθύνες των Υπουργών.

Αυτό το είδαμε επανειλημμένως και στην περίπτωση του Βατοπαιδίου και στην περίπτωση των ομολόγων και στην περίπτωση της «SIEMENS». Έτσι, ενώ το Βατοπαιδίο βάφεται με το χρώμα του χρήματος, οι δρόμοι στην Ελλάδα βράφονται με το χρώμα του αίματος. Θα περίμενα εδώ σήμερα αντί της παρουσίας των πεπραγμένων, να ακούσω τι μέτρα πρόκειται να ληφθούν περαιτέρω από την Κυβέρνηση και τότε θα υλοποιηθούν.

Θα περιμέναμε να ακούσουμε ότι θα υπάρξει πιο επισταμένη συμμόρφωση προς την ισχύουσα νομοθεσία και το συντονισμό της σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με την εναρμόνιση των ποινών σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με την καθιέρωση διαρκούς επιμόρφωσης για τους ιδιώτες, αλλά και για τους επαγγελματίες οδηγούς. Για την βελτίωση των αστυνομικών ελέγχων, για την προώθηση των εκπαιδευτικών και ευαισθητοποιήσεων των πολιτών, για την απαγόρευση των διαφημιστικών πινακίδων στους δρόμους που αποδεδειγμένα έχουν οδηγήσει στο θάνατο εκατοντάδες, χιλιάδες ανθρώπους.

Αυτά θα περιμέναμε να ακούσουμε, όπως θα περιμέναμε να ακούσουμε τη βελτίωση των οδικών υποδομών με τον εντοπισμό και την εξάλειψη των μελανών σημείων. Τι να το κάνω όταν

ακούμε για έργα; Μα, υπάρχουν σύγχρονοι δρόμοι στους οποίους, όμως, μελανά σημεία υπάρχουν.

Ρωτώ, λοιπόν, τον αξιότιμο Υφυπουργό, καθηγητή κ. Ξανθόπουλο: Μπορεί να μας πει ποια υπηρεσία είναι αυτή η οποία ελέγχει έγκαιρα και ανιχνεύει τις μη ομαλές συνθήκες στην οδική κυκλοφορία; Ξέρετε ποια είναι η υπηρεσία; Δυστυχώς για το σύγχρονο ελληνικό κράτος, με ευθύνη όλων των κυβερνήσεων -και των δικών μας κυβερνήσεων, αν θέλετε- είναι η Τροχαία, η οποία καταγράφει τα ατυχήματα ή τους θανάτους ή κατόπιν αυτών η Στατιστική Υπηρεσία, ενώ θα έπρεπε να ισχύει ακριβώς το αντίθετο, να λειτουργούμε προληπτικά.

Θα περιμέναμε να ακούσουμε σήμερα από τον Υπουργό Μεταφορών την ενίσχυση των διατάξεων της νομοθεσίας που αφορούν τις συνθήκες εργασίας των επαγγελματιών οδηγών, δηλαδή, τη ρύθμιση της κατάρτισης της τάξης των επαγγελματιών οδηγών, όπως επίσης και την αυστηρή τήρηση του χρόνου οδήγησης και ανάπαυσης.

Πού να πούμε, όμως, τέτοια πράγματα; Να έρθουμε σε σύγκρουση με τα μεγάλα συμφέροντα των μεταφορικών εταιρειών, οι οποίες λύνουν και δένουν και επηρεάζουν με κάθε τρόπο την πολιτική του Υπουργείου;

Θα περιμέναμε να ακούσουμε την υποχρεωτική χρήση των ζωνών ασφαλείας και στα πούλμαν και στα φορτηγά, όπως επίσης -διαίτερα για τα πούλμαν- τη διαρκή βελτίωση της προστασίας στα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την τακτική μεταφορά των παιδιών και πολλά άλλα.

Δεν υπάρχει αμφιβολία, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι απ' όλους τους τρόπους μεταφοράς οι οδικές μεταφορές είναι οι πιο επικίνδυνες και έχουν το μεγαλύτερο κόστος σε ανθρώπινες ζωές. Δεν υπάρχει επίσης καμιά αμφιβολία ότι στη χώρα μας κάθε χρόνο θρηνούμε πολλά θύματα, συμπολίτες μας που έχασαν τη ζωή τους άδικα στην άσφαλτο και συμπολίτες μας που τραυματίστηκαν σοβαρά και κάποιοι απ' αυτούς θα πρέπει να συνεχίσουν να ζουν με μόνιμες βλάβες στην υγεία τους και βεβαίως και τις οικογένειές τους, manάδες που θρηνούν και οργίζονται για τα αδικηθέντα στην άσφαλτο παιδιά τους, οικογένειες που βυθίζονται στο πένθος για μια ολόκληρη ζωή, οικογένειες που πρέπει να στηρίζουν οικονομικά και συναισθηματικά -μην το ξεχνάμε ποτέ αυτό- τους δικούς τους ανθρώπους. Και όλα αυτά γιατί; Γιατί σ' άλλον έναν τομέα πορευόμαστε χωρίς σχέδιο, ευκαιριακά, σπασμωδικά και μάλιστα κάνοντας και μια σύγχρονη ευρωπαϊκή πολιτική, καλυπτόμεθα κι από τους ευρωπαϊκούς στόχους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προσωπικά αρνούμαι να συζητήσω τους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να μειώσουμε σε 50% τους θανάτους -λέει- μέχρι το 2010. Κανέναν θάνατο! Κανέναν απολύτως. Αυτή είναι η εντολή την οποία έχουμε, να προσπαθήσουμε τον κάθε πολίτη χωριστά.

Δυστυχώς η Κυβέρνηση, που έχει τη νομοθετική και την εκτελεστική ευθύνη, αρνείται να συνειδητοποιήσει τη βαρύτητα του προβλήματος και αρνείται να αντιμετωπίσει, με την ταχύτητα και την αποφασιστικότητα που πρέπει, το θέμα της οδικής ασφάλειας ως θέμα υψηλής προτεραιότητας, ως θέμα συλλογικής ευθύνης, για να μην πω ως θέμα εθνικής ευθύνης.

Φαίνεται, όμως, ότι οι ανθρώπινες ζωές δεν αποτελούν υψηλή προτεραιότητα για την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Και πώς να είναι άλλωστε πρώτη προτεραιότητα όταν ο κυβερνητικός σχεδιασμός άγεται και φέρεται από τα ποσοστά των δημοσκοπήσεων και όταν η ανθρώπινη δυστυχία, ο πόνος και η δυσκολία, ως κυβερνητική μέθοδος, εξαγοράζονται πυροσβεστικά;

Αυτή είναι η πάγια πρακτική της Κυβέρνησης του κ. Καραμανλή. «Πυροσβεστικό επίδομα» για τους πυρόπληκτους για να μη φωνάζουν, πυροσβεστική υπόσχεση για το επίδομα θέρμανσης εν όψει του χειμώνα που έρχεται, αλλά επίδομα δεν βλέπουμε. Δώσε και λίγα ευρώ στους τρίτεκνους για να μη φαίνεται ότι δεν κρατάμε τις υποσχέσεις που είχαμε δώσει, κάτι σαν ελεημοσύνη στους αναξιόπαθους.

Δεν πιστεύω να έχετε σκεφθεί και κάποιο αντίστοιχο επίδομα, κύριοι της Κυβέρνησης, και για τις οικογένειες των θυμάτων των τροχαίων. Γιατί, ξέρετε, και αυτών ο αριθμός είναι μεγάλος

και ωφέλιμος εκλογικά. Αποσπασματικές ελεημοσύνες και «μπαλώματα» σε μια χώρα που της στερείτε την προοπτική και την αξιοπρέπεια και καθυστερεί να προσαρμοστεί στα ευρωπαϊκά πρότυπα! Και δυστυχώς ξέρουμε πως η φωνή μας είναι «φωνή βοώντος εν τη ερήμω» γιατί η Κυβέρνηση θα συνεχίσει να αγνοεί στην πράξη τις θεωρητικές κορόνες των ωραίων, κατά τα άλλα, ομιλιών του Πρωθυπουργού, δηλαδή το σχέδιο, τη στρατηγική, τη μεταρρύθμιση, τη βελτίωση. Και ερωτώ συγκεκριμένα: Ποιο είναι το σχέδιο της Κυβέρνησης για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας; Ποιος συντονίζει; Ποια Υπουργεία εμπλέκονται;

Πρόσχεα τις αντιδράσεις του Υπουργού κ. Χατζηδάκη όταν οι συνάδελφοι αναφέρονταν σ' άλλα Υπουργεία. Έγνεφε συγκαταβατικά με το κεφάλι. Έχετε δίκιο. Κανείς σ' αυτήν την Κυβέρνηση δεν μπορεί να εγγυηθεί για το συντονισμό των Υπουργείων. Τι μας είπατε εσείς; Μας είπατε ότι θα υπάρξει μια διυπουργική επιτροπή υπό τον Υφυπουργό Εσωτερικών κ. Χηνοφώτη. Δηλαδή τι να κάνουμε; Να βάλουμε το Στρατό στους δρόμους για να ελέγξουμε την οδική ασφάλεια, να εγγυηθούμε την οδική ασφάλεια;

Σας θυμίζω, δε, ότι όταν ο συνάδελφος της Νέας Δημοκρατίας κ. Σταθάκης παραιτήθηκε από τη θέση του Προέδρου της Εθνικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας αναφέροντας προς τον Υπουργό Μεταφορών και τον Υπουργό Π.Ε.Χ.Δ.Ε. τα προβλήματα οι Υπουργοί δήλωσαν και οι δύο άγνοια. Δεν γνώριζαν τα προβλήματα. Από τότε βέβαια που παραιτήθηκε ο κ. Σταθάκης μέχρι σήμερα και από τότε που διαπίστωσαν ότι δεν ξέρουν τα προβλήματα μέχρι σήμερα έχει μεσολαβήσει σχεδόν ένας χρόνος και, απ' ό,τι φαίνεται, εξακολουθούν και άγνοια να έχουν για τα προβλήματα αλλά και αδιαφορία, όπως αποδεικνύεται.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Ναι, αλλά δεν δηλώσαμε άγνοια.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Δημοσίως;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δημοσίως.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Τότε δήλωσε άγνοια το Υ.Π.Ε.Χ.Δ.Ε..

Και για να έρθω στο Υ.Π.Ε.Χ.Δ.Ε. και σε όσα πολύ ωραία μας είπατε κι εσείς και ο κ. Ξανθόπουλος. Εγώ δεν καταλαβαίνω, κυρίες Υπουργέ, πού βρήκατε τα στοιχεία τα οποία καταθέσατε στη Βουλή και τα οποία ζήτησα και είδα προηγουμένως. Αν ανατρέξετε στα στοιχεία της EUROSTAT θα βρείτε άλλα στοιχεία, άλλες απαντήσεις. Όμως εγώ δεν θα πάω εκεί. Δεν θέλω να μπω σ' αυτήν τη συζήτηση. Εγώ θα σταθώ μόνο στο Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας και σε μια ανακοίνωση που εξέδωσε πριν από ένα μήνα, πριν πέντε εβδομάδες, στις 19/9/2008, με την οποία εξέφραζε την ανησυχία του για τη σοβαρή επιδείνωση των δεικτών οδικής ασφάλειας στη χώρα μας το τελευταίο διάστημα και μάλιστα δεκαπέντε μήνες μετά την εφαρμογή του νέου Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Και τι λέει το Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας του Τεχνικού Επιμελητηρίου; Λέει ότι σε μια κρίσιμη φάση για τις οδικές υποδομές μας -γιατί ξεκίνησε στις αρχές Αυγούστου τυπικά και το τελευταίο έργο παραχώρησης, της βορειοδυτικής Πελοποννήσου, κυρίες Υφυπουργέ Π.Ε.Χ.Δ.Ε.- καταγράφεται σ' όλη την έκταση της χώρας μας μια σωρεία πολύνεκρων δυστυχημάτων. Και μάλιστα εκεί παραθέτει και αριθμούς.

Στο πρώτο οκτάμηνο του 2008 συγκριτικά με το τελευταίο διάστημα του 2007 τα θανατηφόρα δυστυχήματα αυξήθηκαν κατά 8,6% ενώ τα ατυχήματα με σοβαρά τραυματίες κατά 7,8%.

Κατά το τρίμηνο Ιουνίου-Αυγούστου καταγράφηκαν εκατόν δεκαοκτώ νεκροί περισσότεροι σε σχέση με το αντίστοιχο περσινό διάστημα. Δηλαδή είχαμε αύξηση 32%. Επίσης είχαμε τριακόσιους εβδομήντα τέσσερις βαριά τραυματίες περισσότερους, αριθμός που ισοδυναμεί με αύξηση 23%, μεγέθη δηλαδή που δίχως υπερβολή παραπέμπουν όχι σε τροχαία δυστυχήματα αλλά σε πολεμικές επιχειρήσεις. Άμα δείτε πολεμικές επιχειρήσεις απ' αυτές που απασχολούν τα διεθνή Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης ενδεχομένως να έχουν και λιγότερα θύματα. Πρόκειται για νούμερα που κανείς δεν μπορεί να αμφισβητήσει, θλιβερά νούμερα που δείχνουν όμως την ανικανότητα ενός κρατι-

κού μηχανισμού, της Κυβέρνησης στη συγκεκριμένη περίπτωση, να αντιμετωπίσει αυτό το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας. Τη στιγμή, δηλαδή, που έρχεστε εσείς εδώ και αναφέρεστε στο στόχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης να μειωθούν οι νεκροί –πρωτοφανές για κυβέρνηση και για πολιτικό στόχο!– μέχρι το 2010 κατά 50%, η χώρα μας πρωτοτυπεί μ' ένα θλιβερό τρόπο και παρουσιάζει αύξηση κατά 30%. Αυτή είναι η αλήθεια. Αυτή είναι η πραγματικότητα της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας: Κανένας σχεδιασμός, ανύπαρκτη πρόληψη ατυχημάτων, μηδενική καταστολή.

Και μία φράση θα πω για το θέμα της παιδείας. Ή μάλλον πριν πω για το θέμα της παιδείας, ακριβώς για να ενισχύσω την πολύ μεγάλη σημασία που έχει για την παιδεία, θέλω να πω ότι η υπόθεση της οδικής ασφάλειας είναι μια υπόθεση της οποίας δεν μπορούμε να την αφήνουμε γενικώς και αορίστως σε διάφορες επί μέρους υπηρεσίες, είτε αυτή είναι η Τροχαία είτε είναι η Αστυνομία, όσο καλά και αν κάνουν τη δουλειά τους.

Πρώτα απ' όλα και πάνω απ' όλα είναι ζήτημα αντίληψης, είναι ζήτημα κουλτούρας, είναι θέμα που αφορά το σύνολο της κοινωνίας και υπάρχει συνυπευθυνότητα όλων μας! Δεν ψέγω μόνο την Κυβέρνηση και τη διοίκηση. Ψέγω κι εμάς τους ίδιους κι εμένα προσωπικά που πολλές φορές, παρά το γεγονός ότι μου αρέσει να οδηγώ, δεν τηρώ πάντοτε όλους τους κανόνες. Αλλά φταίω κι εγώ, όπως φταίμε όλοι μας, φταίει όλη η κοινωνία.

Και σ' αυτήν την κατεύθυνση θα πρέπει να καταβάλουμε κάθε δυνατή προσπάθεια ξεκινώντας βεβαίως από το σχολείο. Και δεν είναι θέμα μόνο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Γιατί η Τοπική Αυτοδιοίκηση παίρνει πρωτοβουλίες, αλλά χρειάζεται πάντοτε και την υποστήριξη της Κυβέρνησης.

Αν θυμάμαι καλά, πριν από έξι-επτά χρόνια, ο συνάδελφος την εποχή εκείνη στο δημοτικό συμβούλιο της Αθήνας κ. Σταθάκης –και σήμερα παρών στην Αίθουσα– είχε μια εξαιρετική πρόταση να προχωρήσει ο Δήμος της Αθήνας σ' ένα πρόγραμμα για τα σχολεία και –πρέπει να σας πω– το υποστηρίξαμε όλες οι παρατάξεις.

Το πρόγραμμα προχώρησε, υλοποιήθηκε. Δεν είμαι βέβαιος πού βρίσκεται σήμερα. Ακούω ότι κάπου έχει ξεχαστεί. Και έχει ξεχαστεί γιατί; Γιατί ενώ το αγκάλιασαν γονείς και καθηγητές σε πρώτη φάση, στη συνέχεια η πολιτεία που έπρεπε να συνδράμει και να βοηθήσει και με υποχρεωτικό τρόπο –αν θέλετε– να το εξαπλώσει, αδράνησε, αδιαφόρησε. Όλα δυστυχώς έτσι γίνονται σ' αυτή τη χώρα.

Γι' αυτό εμείς επιμένουμε. Γι' αυτό με την επερώτηση, την οποία καταθέσαμε οι συνάδελφοι του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και επί της οποίας καλέσαμε την Κυβέρνηση να δώσει εξηγήσεις, δεν το κάναμε για να σας δώσουμε μια ευκαιρία, προκειμένου να παρουσιάσετε το έργο σας –κάτι που παρουσίασε ο κ. Ξανθόπουλος– αλλά κυρίως για να κρούσουμε τον κώδωνα του κινδύνου ότι κάτι δεν πάει καλά και καθυστερείτε.

Κι εμείς είμαστε εδώ για να συμβάλουμε στην επιτάχυνση όλων των έργων, ακόμη κι αυτών που κι εμείς φέρουμε ευθύνη που δεν έγιναν αλλά που πρέπει να γίνουν τώρα. Γιατί πράγματι το πεδίο της οδικής ασφάλειας δεν είναι πεδίο για μικροκομματικές αντιπαραθέσεις, αλλά είναι πεδίο εθνικής και συλλογικής ευθύνης.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαίτης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε τον κ. Παπουτσή.

Κύριοι συνάδελφοι, έχει ζητήσει το λόγο ο Πρόεδρος κ. Απόστολος Κακλαμάνης.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Θα ακούσω πρώτα τους εκπροσώπους των άλλων κομμάτων.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαίτης Αποστολάτος): Ωραία.

Ο κ. Δένδιας, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, έχει το λόγο.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να συγχαρώ για την εκλογική και εσάς και τον κ. Δραγασάκη και να πω ότι πέρα των προσωπικών συγχαρητηρίων νομίζω ότι η τροποποίηση του Κανονισμού της Βουλής ήταν μια εξαιρετική πρωτοβου-

λία και πρέπει σ' αυτό να αναγνωριστεί και ο ρόλος του Προέδρου της Βουλής κ. Σιούφα. Και γιατί ήταν εξαιρετική πρωτοβουλία; Διότι δίνει τη δυνατότητα, διά της εκπροσώπησης όλων των κομμάτων της Βουλής στο Προεδρείο, να υπάρχει η απόλυτη εικόνα της αντικειμενικότητας και της συνεννόησης με τα κόμματα που μετέχουν στην Εθνική Αντιπροσωπεία.

Εύχομαι κάθε επιτυχία στο έργο σας!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαίτης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε πολύ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ: Επί της ουσίας τώρα, σήμερα εδώ είδαμε δυο πραγματικότητες, δυο πρόσωπα.

Το ένα πρόσωπο έχει να κάνει με τον τρόπο που αναπτύχθηκε η επερώτηση από τους πολλούς συναδέλφους ομιλητές της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, τον κ. Τσιόκα, την κ. Ξενογιαννακοπούλου, τον κ. Γρηγοράκο, τον κ. Λαμπίρη, τον κ. Νασίωκα, τον κ. Σηφουνάκη, τον κ. Χάιδο –δεν ξέρω αν έμαθα κάποιον με μια προσήνεια, με μια αίσθηση ευθύνης για το πολύ σημαντικό θέμα που συζητάμε. Ανέπτυξαν αυτά τα οποία έπρεπε να λεχθούν και νομίζω ότι στο ίδιο επίπεδο και με τον ίδιο τρόπο και με την ίδια εκφορά λόγου υπήρξε και η απάντηση από τον παρισταμένο Υπουργό τον κ. Χατζηδάκη και από τον παρισταμένο Υφυπουργό κ. Ξανθόπουλο.

Από την άλλη, με λύπη μου, είδα μια άλλη πραγματικότητα, η οποία είχε δύο στοιχεία. Το ένα στοιχείο ήταν ο τίτλος της επερώτησης, ο οποίος επανελήφθη στην τοποθέτηση του κ. Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης κ. Παπουτσή «απίστευτη αδιαφορία από την Κυβέρνηση για τους ανθρώπους που χάνονται». Πόσο λαϊκισμό μπορεί να κρύβει μια τέτοια τοποθέτηση!

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Του κ. Σταθάκη ήταν ο τίτλος και η επιστολή!

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ: Από την άλλη, ανέπτυξε μια ομιλία δεκατριών λεπτών, από την οποία τα έντεκα πρώτα ήταν στο ίδιο επίπεδο αυτής της αντιμετώπισης και τα δυο τελευταία στο καλό ευρωπαϊκό του πρόσωπο.

Ξέρετε, πρέπει να πάρουμε τα πράγματα με τη σειρά και να μην τα αφήνουμε να πέφτουν κάτω. Να πάμε πρώτα στα επιδοματικά, που είναι εκτός. Εάν η Αξιωματική Αντιπολίτευση θεωρεί ότι καθώς ο Πρωθυπουργός εξήγγειλε το επίδομα θέρμανσης, να το πει. Να πει: «Δεν πρέπει να δώσουμε επίδομα θέρμανσης». Αν θυμάμαι, εκόπτεσθo υπέρ του επιδόματος θέρμανσης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Πόσο ήταν, ξέρετε;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ: Εάν η Αξιωματική Αντιπολίτευση πιστεύει ότι δεν πρέπει να υπάρχει επίδομα στις πολύτεκνες μητέρες, να πει: «Δεν πρέπει να υπάρχει επίδομα στις πολύτεκνες μητέρες και καθώς ο Πρωθυπουργός εξαγγέλλει κάτι τέτοιο». Εάν πιστεύει η Αξιωματική Αντιπολίτευση ότι δεν έπρεπε να είχε δοθεί επίδομα στους πυρόπληκτους, να πει ευθέως: «Κακώς ο Πρωθυπουργός εξήγγειλε και κακώς η Κυβέρνηση έδωσε επίδομα στους πυρόπληκτους». Όχι εμβολωματικά, σε μια οποιαδήποτε συζήτηση για οποιοδήποτε άλλο θέμα, να υπεισέρχονται τέτοιες κορώνες. Να το συζητήσουμε σοβαρά. Είναι σοβαρότατα θέματα. Να το συζητήσουμε.

Δεύτερη κορώνα, η οποία, ειλικρινά σας λέω, πώς χώρεσε σ' αυτήν την ερώτηση και στο ύψος της μέχρι εκείνης της στιγμής συζήτησης, για μένα παραμένει ένα μεγάλο ερώτημα.

Βατοπαίδιο. Πώς χώρεσε το Βατοπαίδιο στο πλαίσιο αυτής της ερώτησης;

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Όπως το χωράτε εσείς τώρα. Έξι λεπτά απαντάτε σε αυτά.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ: Θα μου πείτε: «Όταν θέλουμε να λαϊκίσουμε, όλα χωράνε παντού».

Υπάρχει, λοιπόν, από την αρχή ένα παλαιότατο ρητό, ένα παλαιότατο αξίωμα στον Κώδικα Ποινικής Δικονομίας και εκτός του κειμένου: «Ένοχος ένοχον ου ποιεί». Εάν υπάρχει υπόθεση Βατοπαίδιου, αυτή δεν ξεκίνησε επί των ημερών της Νέας Δημοκρατίας. Ξεκίνησε επί των ημερών του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Υπάρχει σαφής ανάμειξη Υπουργών της κυβέρνησης του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Ποια έννοια, λοιπόν, έχει να εμφανίζεται εδώ ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης και, ως αθώα

περιστέρα, ως εξ' Αναγεννήσεως Παρθένος, να απευθύνει κατηγορίες; Από πού αντλεί αυτό το δικαίωμα;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Από το γεγονός ότι παραλάβατε το 2004 την υπόθεση σε εκκρεμοδικία και δώσατε τη λύση με την υπογραφή του Υφυπουργού, του κ. Δούκα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΔΕΝΔΙΑΣ: Πάμε τώρα -και νομίζω ότι αυτό έχει αξία κι αυτό έχει σημασία- να έρθουμε στο θέμα της συζήτησης της συγκεκριμένης επερώτησης, που νομίζω ότι είναι και πιο σημαντικό.

Εδώ αντιμετωπίζουμε δύο πραγματικότητες. Όταν η Κυβέρνηση, διά των Υπουργών της, έρχεται και εκθέτει το έργο που ήδη έχει κάνει, τότε κατηγορείται, πρώτον, ότι δεν έχει οραματικό λόγο και δεύτερον, ότι πιθανόν ετοιμάζεται για εκλογές. Όταν έρχεται και μιλάει διά το μέλλον, τότε αντίθετα, κατηγορείται ότι δεν έχει κάνει έργο και δεν έχει τίποτα να πει. Πρέπει, εν πάση περιπτώσει, αυτό το πράγμα να το ξεκαθαρίσουμε. Δεν έπρεπε οι δύο Υπουργοί να έρθουν εδώ και να πουν τι έγινε μέχρι τώρα από μια Κυβέρνηση που, εν πάση περιπτώσει, επί τεσσεράμισι χρόνια κυβερνά αυτόν τον τόπο; Δεν έπρεπε να εκθέσουν με σαφήνεια ένα έργο το οποίο, θα μου επιτρέψετε, παρά τα πολλά προβλήματα τα οποία με ευθύτητα και με ειλικρίνεια αναγνώρισε και ο Υπουργός, ο κ. Χατζηδάκης, δεν είναι καθόλου ασήμαντο.

Κατ' αρχάς, νομοθετικά υπάρχουν τα δύο ουσιαστικά νομοθετήματα. Υπάρχει ο ν. 3542/2007 για τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και υπάρχει και ο ν. 3446/2006, που αφορά τις κυρώσεις για την κυκλοφορία των φορτηγών αυτοκινήτων, με στόχο την αποτροπή της επικίνδυνης συμπεριφοράς. Είναι έτσι ή δεν είναι;

Από εκεί και πέρα, υπάρχει μια σειρά από υπουργικές αποφάσεις για το σύστημα ελέγχου συμπεριφοράς οδηγών; Υπάρχουν τα θέματα για τα πάρκα οδικής κυκλοφορίας; Έχουν γίνει αυτά τα πράγματα; Έχει βελτιωθεί το σύστημα εξετάσεων; Δεν το ξέρετε ότι έχει βελτιωθεί; Δεν γνωρίζετε ότι έχει γίνει τεράστια προσπάθεια για να αντιμετωπιστεί η διαφθορά στα θέματα εξέτασης των οδηγών; Όλα αυτά είναι φανταστικά; Δεν έγιναν;

Το θέμα της κατάστασης του οδικού δικτύου, οι δρόμοι της ανάπτυξης, όπως λέει το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., δεν γίνονται; Και αυτά δεν θα μπορούσαν να είχαν γίνει τα είκοσι χρόνια και με το Α' και με το Β' και με το μισό Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, που χειρίστηκε αποκλειστικά το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και που, όμως, τώρα γίνονται; Αυτά δεν θα είχαν αντιμετωπίσει το πρόβλημα της ασφάλειας στους δρόμους; Δεν υπάρχει θέμα ευθύνης της Τοπικής Αυτοδιοίκησης σ' αυτόν το χώρο; Δεν θα μπορούσε το ΠΑ.ΣΟ.Κ. να είχε νομοθετήσει και σ' αυτό το πλαίσιο;

Δεν μπορούμε, λοιπόν, να ερχόμαστε μ' έναν τέτοιο λόγο. Νομίζω ότι αυτό που έχει τεράστια σημασία είναι να αναγνωρίσουμε ότι υπάρχει βελτίωση, να κατανοήσουμε, παρά ταύτα, ότι βρισκόμαστε απέναντι σ' ένα σημαντικότερο πρόβλημα για το οποίο θρηνούμε ανθρώπινες ζωές, να απαγορεύσουμε στους εαυτούς μας -όλοι μαζί, ανά κόμματα και ο καθένας ξεχωριστά- να επιχειρήσουμε την εκμετάλλευση της μνήμης αυτών των νεκρών κι από εκεί και πέρα, να καθίσουμε να δούμε πώς μπορούμε να βελτιώσουμε τις συνθήκες, να πάμε τον τόπο ένα βήμα μπροστά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαϊτής Αποστολάτος): Ευχαριστούμε τον κ. Δένδια.

Η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος της Ελλάδας κ. Λιάνα Κανέλλη έχει το λόγο.

ΛΙΑΝΑ ΚΑΝΕΛΛΗ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε και συγχαρητήρια κι από μας και σε σας και στον κ. Δραγασάκη για την εκλογή σας.

Αισθάνομαι αμήχανα, γιατί είναι αδύνατον, σε μια τέτοια συζήτηση -δεν υπάρχει αμφιβολία ότι είναι οιονεί επίκαιρη- για μένα τουλάχιστον και για το Κομμουνιστικό Κόμμα, να μπω σε συγκρίσεις νεκρών. Δεν μπορούμε να κάνουμε φιλικό διακανονισμό με τα δυο κόμματα που έχουν κυβερνήσει τη χώρα από το 1974 και μετά, ποιος είχε περισσότερους νεκρούς και ποιος είχε λιγότερους νεκρούς και δεν θα το πράξω.

Έχω συνυπογράψει με τον κ. Σταθάκη, τον κ. Μανιάτη από το ΠΑ.ΣΟ.Κ., τον κ. Κουβέλη από το Συνασπισμό και εγώ από το

Κομμουνιστικό Κόμμα, κοινό αίτημα. Σ' αυτήν εδώ τη Βουλή, ξέρετε όλοι σας, ότι έχει υπάρξει κοινό πόρισμα για την πρόληψη. Είναι από τα λίγα πράγματα για τα οποία έχουμε μιλήσει υπεράνω και έχουμε συμφωνήσει και έχουμε εισπράξει μια τρύπα στο νερό. Τρύπα, όμως! Έχουμε συνυπογράψει για τις διαφημιστικές πινακίδες που έχουν σκοτώσει πολύ κόσμο και έχω βρεθεί εγώ αυτήν τη στιγμή, ο Πάγκαλος ή οποιοσδήποτε άλλος, «δικαίως» αν θέλετε, κατηγορούμενοι, επειδή ένας σταθμός διαφημίζεται σε παράνομες πινακίδες, όπως διαφημίζονται και τα κόμματα και το Κ.Κ.Ε. και ο Συνασπισμός και το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και η Νέα Δημοκρατία και τα προϊόντα και τα χίλια δυο. Και σκοτώνεται κόσμος.

Σε ποια χώρα ζω; Ζω σε μια χώρα η οποία στην Αττική Οδό έχει σε εκατόν πενήντα μέτρα απόσταση τις διαφημίσεις. Λίγο παρακάτω στην έξοδο του Κορωπίου, κάποιος αποφασίζει σ' αυτόν τον τόπο -ποιος το αποφασίζει ότι ένας δρόμος είναι εθνικός;- ότι παύει να είναι Αττική Οδός και γίνεται στα εβδομήντα μέτρα η διαφήμιση. Πόσες φορές έχετε κινδυνεύσει να σκοτωθείτε; Άπειρες.

Έχετε παίξει ποτέ «San Andreas» με τα παιδιά σας, να δείτε πώς τα παιδιά εκπαιδεύονται για να σκοτώνουν ανθρώπους στο δρόμο; Έχετε πάει σε μάθημα με σπόνσορα σε σχολείο, όπως έχω πάει εγώ στο γιο μου τρεις ή τέσσερις φορές, να δείτε μάθημα κυκλοφοριακής αγωγής με χορηγούς και σπόνσορες που παίρνουν τα λεφτά; Και να είναι όλοι οι αυτοκινήταδες -τραγουδούσε και η Καλομοίρα, οφείλω να σας το πω, πολύ μεγάλο σόου- σε πίστα, στο γυμναστήριο, έξω, γύρω-γύρω, τα παιδιά κάνανε και κάρτινγκ, με τζάμπα λεφτά, έφεραν τα ποδήλατά τους από το σπίτι. Και το δημοφιλέστερο παιχνίδι σ' αυτά τα μαθήματα αγωγής στα σχολεία, ξέρετε ποιο είναι; Είναι ο εξομωτής στον οποίον πήγαιναν τα παιδιά και σκότωναν συγκεκριμένα μια γριά που περνούσε το δρόμο ή μια μαμά και καροτσάκι με μωρό.

Αυτό είναι το εθνικό σπορ των παιδιών. Αυτή είναι η παιδεία. Και αυτά για να την ξεμπερδεύω μέσα σε λιγότερο από ένα λεπτό την παιδεία, γιατί δεν έχω και πάρα πολύ χρόνο.

Να πάμε στην ουσία, στη σημαση. Να πάτε να πληρώσετε το πόδι της εικοσάχρονης που της κόπηκε στη Σκύρο, περνώντας από δρόμο, όπου από καταβολής του δρόμου έχει και μια σημαση που λέει «προσοχή κατολισθήσεις». Το ίδιο συμβαίνει και στην Αιδηψό. Και τι θα σου κάνει ο οδηγός εκεί που λέει «προσοχή, κατολισθήσεις». Τι θα κάνει ο οδηγός; Θα στέκεται και θα περιμένει να δει αν θα γίνει κατολισθήση; Η κοπέλα πέρασε. Για διακοπές πήγαινε και έπεσε ένας βράχος και της έκοψε το πόδι. Την έσωσε ο φίλος της που ήταν δίπλα, γιατί θα πέθαινε από αιμορραγία. Για να μην πω πόσο χρειάστηκε να μεταφερθεί από τη Σκύρο και πού μεταφέρθηκε!

Τη σημερινή συζήτηση εγώ την αφιερώνω -και το κόμμα μου- στο Γιώργο τον Κοιλιαρή, το συνάδελφο ο οποίος είναι θύμα τροχαίου στα κακοτράχαλα βουνά του βορειοανατολικού Αφγανιστάν, όπου έχει συντονιστεί σύμπασα η ανθρωπότητα, χάριν στους συναδέλφους μου στην Ε.Π.Τ., να τον φέρουν εδώ, για να μπορέσει να σωθεί το παιδί. Γιατί είναι και η μεταφορά στη μέση.

Όταν, λοιπόν, λέμε «σημαση», εννοούμε άλλα πράγματα εμείς κι άλλα εσείς; Βάλτε όσες σημασεις θέλετε, «προσοχή, κατολισθήσεις». Αυτό δεν σώζει κανέναν. Κάποια μέρα κάποιος θα πεθάνει.

Και εδώ διαφωνούμε εκ διαμέτρου. Δεν μπορώ να καταλάβω σήμερα το εξής: Η Νέα Δημοκρατία είναι σαν να ομολογεί τα κατά τη διάρκεια της λάθη. Έχω μια ομολογία από τον κ. Παπουτσή ότι έχει ευθύνες και το ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Θα τη δεχτώ. Αλλά έχω κι από σας μια έμπρακτη ομολογία. Έμπρακτη. Συγγνώμη που θα σας το πω, αλλά μιλάει ο κ. Δένδιας. Ο κ. Σταθάκης δεν μιλάει. Είναι μουγγός. Από τότε που επεσήμανε τα προβλήματα είναι μουγγός. Συγγνώμη που το λέω και ας είναι και παρών. Εγώ έχω μάθει να λέω τα πράγματα με το όνομά τους. Ευτυχώς που υπάρχει η απελευθέρωση του ασυμβίβαστου. Του προτείνω επειγόντως να πάρει εκπομπή και να μαζευτούμε όλοι μαζί, να άρουμε το ενδεχόμενο να απαγορεύεται στην κρατική τηλεόραση, να του δώσουμε μια εκπομπή στην κρατική τηλεόραση,

μπας κι αυτά που δεν μπορεί να πει στη Βουλή, τα λέει κάπου αλλού, διότι ως γνωστόν στην Ελλάδα τα media κυριαρχούν. Το λέω για τις διαφημίσεις, γιατί υπήρχε και κανάλι το οποίο έπαιζε με τις διαφημίσεις του δρόμου. Γιατί με τις διαφημίσεις παίζουμε όλοι μας και πληρώνουμε.

Αλλά πάμε στην ουσία, αν είναι λαϊκός ο προσανατολισμός και αν μερικά πράγματα είναι αγαθά, όπως ο δημόσιος δρόμος και η δημόσια κυκλοφορία.

Από τότε που αλλάξατε το νόμο περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων με αφορμή την Ολυμπιάδα, άλλαξε και το πώς καθορίζεται ένας δρόμος. Ένα διοικητικό συμβούλιο σ' ένα δήμο ή σε μία νομαρχία μπορεί να αποφασίσει ότι το τμήμα από εδώ μέχρι εδώ είναι εθνικό. Ξέρετε γιατί; Θα αποφασίσει ότι από εδώ μέχρι εδώ είναι εθνικός δρόμος ή παράρτημα του εθνικού δρόμου, για να μπορεί να κάνει τις ανάλογες απαλλοτριώσεις αριστερά και δεξιά του δρόμου.

Ας μην ανοίξουμε το θέμα γιατί μετά θα βρίσκεται το Κομμουνιστικό Κόμμα να υπερασπίζεται τα συμφέροντα της μικρής ιδιοκτησίας κατά τα αστικά δίκαια και τις αστικές αρχές. Ας μην το πιάσουμε το θέμα, γιατί εσείς έχετε καταργήσει την ιδιοκτησία και έχετε επιτρέψει στην πολιτεία να κάνει απαλλοτρίωση εις και για λογαριασμό τρίτου και όχι για κοινή ωφέλεια.

Θέλω να πω τρία πράγματα. Η ανυπαρξία συντήρησης του εθνικού οδικού δικτύου είναι αυτή που σκοτώνει. Αυτή περιλαμβάνει και την κλίση του δρόμου. Όποιος έχει πάει από την Αθήνα στην Τρίπολη ξέρει! Όποιος παίρνει τον καινούργιο περιφερειακό για να κατέβει από την Κατεχάκη μέχρι την Καισαριανή, ξέρει! Στην Αττική Οδό έγινε τώρα! Είναι σύγχρονο το έργο! Ξέρει την κλίση! Θα σκοτωθούμε! Αργά ή γρήγορα, οι περισσότεροι από εμάς μπορεί να το χρησιμοποιούμε αυτό!

Πού έχουν πάει τα λεφτά του Ταμείου για τη συντήρηση; Έχουν πάει σε δύο μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες που έχουν πάρει την ευθύνη! Αυτές οι δύο μεγάλες κατασκευαστικές εταιρείες έχουν την ευθύνη της συντήρησης των δρόμων τους. Οι δρόμοι τους, όμως, είναι το 10% των πενήντα χιλιάδων χιλιομέτρων που μας λέτε! Πάνε τα λεφτά! Θα τα παίρνουν ιδιώτες! Γι' αυτό ο κόσμος αντιδρά και στην Αθηνών-Πάτρας και οπουδήποτε αλλού! Πληρώνουν όμως! Και θα πληρώνουν!

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

Σε ποιον επαρχιακό δρόμο υπάρχουν επισημάνσεις, στηθαία και φωτισμός; Πλάκα κάνουμε μεταξύ μας; Υπάρχουν στηθαία και φωτισμοί στους επαρχιακούς δρόμους; Αστεειεύμαστε! Στα Κιούρκα να πάτε –δεν είναι ανάγκη να πάτε μακριά– ή στη Θήβα, στη Λιβαδειά από τον πίσω δρόμο, αν πάτε νύχτα, θα σκοτωθείτε! Αν έχει και λίγη βροχή;

Όσον αφορά τα αυτοκίνητα –δεν θα μιλήσουμε για την αγωγή– ποια αυτοκίνητα; Παγκοσμίως και στατιστικώς, στην Ελλάδα δεν ξέρουμε ούτε ποιο χρώμα αυτοκινήτου έπρεπε να συστήνουμε με βάση το κλίμα μας! Τα μικρά αυτοκίνητα είναι οι πρωταγωνιστές! Τα μεγάλα και τα οικολογικά θα τα έχουμε μόνο οι Βουλευτές σε λίγο! Και μιλάω για τα πολύ μεγάλα! Και θα έχουμε και τα οικολογικά! Και θα συμβάλλουμε στο περιβάλλον! Εμείς θα έχουμε τα μεγάλα! Οι υπόλοιποι θα σκοτώνονται με μικρούς «ματρακάδες»! Παρακαλώ, εξόδοι δημοσίου! Ή κάνω λάθος; Εμείς θα τις έχουμε τις λιμουζίνες! Δεν θα τις έχουν άλλοι! Κι εγώ οικολογική λιμουζίνα θα πάρω υποχρεωτικά!

Για να προχωρήσουμε. Όσον αφορά στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, λέτε ότι τον βελτιώσατε. Πώς; Εισπρακτικά! Μόνο λεφτά! Κατά την άποψή μου, σκοτώνει! Αυτός ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας σκοτώνει! Αν θέλατε να μαζέψετε λεφτά, έπρεπε να μαζέψετε λεφτά από το κόστος της ζωής! Οι Έλληνες κοιμούνται και ξυπνάνε, οδηγούν και ζουν με το ερώτημα «πόσο κοστίζει»;, «πόσο κοστίζω ως νεκρός»;, «πόσο κοστίζω ως καταθέτης»! Το «πόσο κοστίζω», αυτό είναι όλο! Δεν υπάρχει πια Έλληνας ως πολίτης, ως άνθρωπος! Δεν έχει αξία καμία! Το ζητούμενο είναι «πόσο κοστίζω»!

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

Τελειώνω, γιατί έχω υποσχεθεί στον κ. Κακλαμάνη ότι θα

τελειώσω χωρίς.

Δίκτυα Οδικής Ευρωπαϊκής Ασφάλειας. Διαβάζετε «ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΗ»; Λέει και γράφει κάθε μέρα για τα Δίκτυα Οδικής Ευρωπαϊκής Ασφάλειας. Για την παράδοση του οδικού δικτύου στους μεγαλοκατασκευαστές δεν λέμε κουβέντα! Για την ανευθυνότητα των δήμων και των κοινοτήτων, έχουμε το κλασικό «πρώτος βαθμός», «δεύτερος βαθμός», «τρίτος βαθμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης»! Και μόλις ανοίξεις μία συζήτηση για τα τροχαία, η κουβέντα είναι η «λακκούβα» στις Βρυξέλλες! Αρχίζει η μετάθεση ευθυνών από τον έναν στον άλλο, στον άλλο, στον άλλο και τελικά για τη λακκούβα φτάνει οι Βρυξέλλες!

Για το φυσικό αέριο ανοίξατε το κέντρο της Αθήνας όχι τον Αύγουστο που δεν έχει κίνηση, αλλά τώρα! Τώρα το ανοίξατε! Είναι απίστευτο! Ζούμε σε μία χώρα παρανοϊκή! Ανοίξατε τη Βασιλίσσης Σοφίας για το φυσικό αέριο Σεπτέμβρη, Οκτώβρη, Νοέμβρη με τη βροχή! Εγώ είμαι παλαβή! Κι αν κάποιος σκοτωθεί; Δεν τον ανοίγατε το δρόμο τον Αύγουστο που δεν έχει ψυχή η Βασιλίσσης Σοφίας;

Πού ζούμε; Δεν οδηγούμε εδώ; Δηλαδή, πώς να σας το πω διαφορετικά; Γιατί φορολογείτε το κράνος για το μηχανάκι; Γιατί το κράνος για το μηχανάκι, για τον ανασφάλιστο πιπασδόρο να είναι μία περιουσία! Γιατί; Πότε ελέγξατε την κλίση των δρόμων –και από τις δύο πλευρές– πριν παραδώσει ο εργολάβος; Μα, πριν παραδώσει ο εργολάβος!

Κοιτάξτε. Πρέπει να πάρουμε απόφαση και να καθίσουμε γύρω από ένα τραπέζι και να φτιάξουμε μηχανισμούς και να φτιάξουμε και πίστες –και ο Σταθάκης τα έχει πει και ο Καββαθάς τα έχει πει και ειδικοί τα έχουν πει– και να φτιάξουμε και Κ.Τ.Ε.Ο.!

Δεν μου λέτε τώρα ειλικρινά, ζω σε καμμία χώρα του Άρη; Δηλαδή, θα πάω σ' ένα ιδιωτικό Κ.Τ.Ε.Ο., θα του πληρώσω τα λεφτά και δεν θα μου δώσει χαρτί! Εδώ πηγαίνουν τα παιδιά στα ιδιωτικά σχολεία, πληρώνουν και παίρνουν βαθμό! Εδώ, η Ο.Ν.Ν.Ε.Δ. σας δίνει εκπαιδευτική κάρτα για να αγοράσεις –λέει– γυαλιά ηλίου και κάνει πάρτι στη Μύκονο πριν κάνει εκλογές!

Για την οδική ασφάλεια υπάρχει η υποκειμενική ευθύνη του κάθε οδηγού, η οποία όμως είναι προϊόν της παιδείας του, προϊόν της γενικής του κουλτούρας, προϊόν της συμβίωσης του στους δρόμους!

Συνάδελφοι, είναι σύνθετο πράγμα! Για να μην έχουμε πέντε «Βαγδάτες» κάθε Σαββατοκύριακο, χρειάζονται κάποια πράγματα λίγο περισσότερα. Και άνοιξε και δεύτερος δρόμος.

Φτιάχνουμε δρόμους στην Ελλάδα σαν την Αττική Οδό, η οποία αυτήν τη στιγμή έχει εξευτελιστεί, με εξαίρεση το αντίτιμο. Δέκα χιλιόμετρα ουρά έχει κάθε μέρα! Δέκα χιλιόμετρα ουρά!

Επίσης, σχεδιάσατε και παραλάβατε και εκείνη την έξοδο της Μεταμόρφωσης, η οποία είναι για τα φορτηγά. Για τους ανθρώπους τίποτα! Σίριαλ να πάτε να δείτε, θα δείτε ότι ο άνθρωπος σκοτώνεται στο δρόμο, επειδή είναι φθαρμένα τα ελαστικά του φορτηγού δημόσιας χρήσης και αν φύγει ένα κομμάτι και είσαι στη μοτοσικλέτα, σου πήρε το λαιμό! Μπορεί να σου πάρει το λαιμό το κομμάτι από το λάστιχο. Άρα, ποιος αστυνομεύει και τι; Ποιος εποπτεύει και τι; Έχουν μετρηθεί ποτέ τα λάστιχα; Ακούω καμιά φορά τους συναδέλφους που λένε για τη φόρτωση. Τα λάστιχα τα έχει μετρήσει κάποιος; Τα βλέπει; Περνάνε από κάτω;

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

Άρα, είναι ζήτημα γενικότερου προσανατολισμού. Κόμματα σαν το Κομμουνιστικό Κόμμα δεν είναι διατεθειμένα να συμμετάσχουν για άμεση αντιμετώπιση άμεσων ζητημάτων σε μια κρίση κατεύθυνση, που είναι η προστασία της ζωής του πολίτη, με όποιο κόστος.

Ξέρετε γιατί εμείς αυτή τη στιγμή δεν πιστεύουμε –και κλείνω, κύριε Πρόεδρε– ότι πρόκειται να γίνει κάτι; Θα σας το πω ολόψυχα. Διότι αυτή τη στιγμή οι ασφαλιστικές εταιρείες έχουν παίζει πάρα πολλά λεφτά στα χρηματιστήρια και τα έχουν χάσει. Γι' αυτό δεν θα γίνει τίποτα. Οι μισές διαφημίζονται πάνω στις διεθνείς ποδοσφαιρικές ομάδες, οι οποίοι τώρα ξεπουλάνε

παίκτες. Αυτές είναι που έχουν το μεγαλύτερο πρόβλημα και αυτές είναι που θα υπαγορεύσουν την πολιτική. Οι ασφαλιστικές εταιρείες θα θέλουν να γλιτώσουν και επειδή θα θέλουν να γλιτώσουν, θα υπαγορεύουν στις κυβερνήσεις του λεγόμενου δυτικού πολιτισμένου, χρηματιστηριακώς ταρακουνούμενου κόσμου, δηλαδή του εξαθλιωμένου και εξαγριωμένου εναντίον των πολιτών καπιταλισμού, την πολιτική για την οδική ασφάλεια. Αυτές θα υπαγορεύουν την πολιτική για την οδική ασφάλεια, με τον τρόπο που θα τους επιτρέπει να γλιτώσουν κεφάλαια από αυτά που έκλεψαν και αποζημιώσεις!

Δεν έχουμε καμμία αισιοδοξία. Συμμετέχουμε εδώ και δηλώνουμε παρόντες οποτεδήποτε φτιαχτεί ξανά, προς την κατεύθυνση μόνο της προστασίας της ζωής των πολιτών, με κεντρικό σχεδιασμό και με κεντρικά λεφτά, από την παιδεία μέχρι το φέρετρο. Διότι αλλιώς, το μόνο πράγμα που θα χρειάζεστε είναι χορηγούς φερέτρων ή σε λίγο θα βρείτε τους κατασκευαστές να σας χορηγούν δωρεάν τα εκκλησάκια, τα οποία είναι διάσπαρτα -πνήντα ανά χιλιόμετρο- στην Ελλάδα! Ούτε εκεί δεν είναι χορηγοί! Ούτε στα εκκλησάκια! Κάποια στιγμή θα λυθεί και αυτό το πρόβλημα.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε την κ. Κανέλλη.

Το λόγο έχει ο κ. Απόστολος Κακλαμάνης για δέκα λεπτά.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, αυτό το θέμα μας επιτρέπει να επισημάνουμε και τη διαφορά του ρόλου και των ευθυνών μεταξύ εκτελεστικής και νομοθετικής εξουσίας.

Το Κοινοβούλιο, και στο πρόσφατο παρελθόν και στην προηγούμενη περίοδο, με ομοφώνως αποδεκτές εκθέσεις διακομματικών επιτροπών, έχει υποδείξει συγκεκριμένα μέτρα για την αντιμετώπιση αυτού του μεγάλου προβλήματος.

Και επειδή έγιναν αναφορές στις επιμέρους ευθύνες κυβερνήσεων στο παρελθόν ή και σήμερα και η επερώτηση φυσικά αφορά τη σημερινή Κυβέρνηση και το τι μπορεί να κάνει ως εκτελεστική εξουσία, ώστε να αντιμετωπιστεί αυτός ο «Αρμαγεδών», πρέπει να πω ότι ένα μεγάλο μέρος της ευθύνης –και το εντοπίζω στα θανατηφόρα κατά κανόνα δυστυχήματα εξαιτίας των διαφημιστικών πινακίδων εντός των διαφόρων Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης της χώρας- βρίσκεται εκεί, στους διαφόρους οργανισμούς τοπικής Αυτοδιοίκησης. Αυτό είναι ένα ελαφρυντικό για την Κυβέρνηση και ο κ. Ξανθόπουλος, ο Υφυπουργός, στο τέλος της πολυσέλιδης έκθεσής του κάνει αναφορά σ' αυτό το αναμφισβήτητο γεγονός.

Τα ελαφρυντικά, όμως, κύριε Υπουργέ, οδηγούν σε μείωση της ποινής, γιατί τη γενική ευθύνη την έχει η Κυβέρνηση. Αυτή νομοθετεί. Αυτή εισηγείται στη Βουλή κυρώσεις για όποιους δεν κάνουν το καθήκον τους, δηλαδή στην περίπτωση των τροχαίων ατυχημάτων σε οποιονδήποτε φορέα. Διότι είδα ότι στους δρόμους, εκτός σχεδίου πόλεως, στους μεγάλους περιφερειακούς άξονες δεν έχει ευθύνη το Υπουργείο Δημοσίων Έργων, δεν έχει ευθύνη το Υπουργείο Μεταφορών, δεν έχει ευθύνη κανένα Υπουργείο. Εκεί υπεύθυνοι είναι ο Γραμματέας της Περιφέρειας και οι διάφοροι οργανισμοί, όπως οι σιδηρόδρομοι και άλλοι οργανισμοί που διαφημίζονται.

Το θέμα, λοιπόν, αφορά και την Κυβέρνηση και τα Κόμματα. Και επειδή έφυγε η κ. Κανέλλη, που έλεγε ότι δεν θα επιμερίσει ευθύνες μεταξύ των δύο κομμάτων που κυβέρνησαν, θα έλεγα ότι σε όλα τα δημοτικά και νομαρχιακά συμβούλια συμμετέχουν και εκπροσωπούνται –είτε ως πλειοψηφία είτε ως μειοψηφία- όλα τα κόμματα. Οφείλουν να ασκήσουν την επιρροή τους είτε οποιοσδήποτε δήμαρχος είτε οποιαδήποτε δημοτική ή νομαρχιακή υπηρεσία συναλλάσσεται και περιγράφει το νόμο σε ό,τι αφορά τις προδιαγραφές και τους διαφόρους όρους γι' αυτές τις διαφημιστικές πινακίδες. Και εκεί μπορούμε όλοι να συμβάλουμε, οι πάντες.

Επειδή ο αγαπητός συνάδελφος, και, με κάποια έννοια, συμπατριώτης μου, ως Κερκυραίος, κ. Δένδιας ρώτησε τι σχέση έχει αυτό που ανέφερε ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος κ. Παπουτσής για το Βατοπαίδιο με την υπόθεση αυτή, θα απαντήσω: Απολύτως!.

Σαράντα πέντε Βουλευτές του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κατέθεσαν μια ερώτηση που απηύθυναν στον Υπουργό Μεταφορών, στον Υπουργό Δικαιοσύνης και σε άλλους συναρμόδιους Υπουργούς σχετικά με αυτά τα θανατηφόρα τροχαία δυστυχήματα.

Επειδή η ερώτηση αναφέρεται στην ενέργεια του Εισαγγελέα του Αρείου Πάγου κυρίου Σανιδά να θέσει στο αρχείο επώνυμη καταγγελία συγγενών τεθνηκόντων σε θανατηφόρα δυστυχήματα, εξαιτίας παρανόμων διαφημιστικών πινακίδων, ο κύριος Υπουργός Μεταφορών είπε πως αρμόδιος είναι ο Υπουργός Δικαιοσύνης. Ο Υπουργός Μεταφορών είχε την καλοσύνη στη δεκάδων σειρών αναφορά των σαράντα πέντε Βουλευτών να προσθέσει μια σειρά, ότι τα τιθέμενα ερωτήματα θα απαντηθούν από τον αρμόδιο και συναρμόδιό του Υπουργό Δικαιοσύνης.

Περιμένουμε, λοιπόν, τον Υπουργό Δικαιοσύνης. Αυτός απαντά, αλλά δεν κάνει καν τον κόπο –και αυτό αφορά την υπηρεσία και τον Πρόεδρο της Βουλής για το πώς διάφοροι αξιωματούχοι, και μάλιστα της πολιτικής εξουσίας, εκδηλώνουν το σεβασμό τους προς το Κοινοβούλιο – να αναφέρει σε ποιους: «Σε απάντηση παραπάνω ερώτησης, παρακαλώ να ενημερώσετε τους αξιότιμους κυρίους συναδέλφους» –δεν αναφέρονται ποιοι είναι αυτοί οι σαράντα πέντε Βουλευτές- «ότι οι αναφερόμενες στην ερώτηση αιτιάσεις αφορούν τις ενέργειες και κρίσεις της τρίτης εκ των συντεταγμένων λειτουργιών της πολιτείας, της δικαστικής, η οποία αυτονόμητα δεν υπόκειται σε έλεγχο γι' αυτές από τις άλλες δύο, εκτελεστική και νομοθετική».

Ο κ. Σανιδάς δηλαδή είναι εκτός ελέγχου. Ο Υπουργός Δικαιοσύνης, αξιοποιεί έναν ολόκληρο «κώδικα καταστάσεως των δικαστικών λειτουργιών» όχι μόνο για να φροντίζει για τα κωδίκια των πιο απομακρυσμένων δικαστικών υπηρεσιών, αλλά, –και είναι ενεργητικότερος, «ας μην κρυβόμαστε πίσω από το δάκτυλό μας»- και για υποθέσεις σοβαρές που αφορούν την Κυβέρνηση, υποθέσεις που όπως και αυτή εδώ πηγάζουν στο αρχείο.

Εκεί οδεύει, κύριε Δένδια, και η υπόθεση του Βατοπαϊδίου, στο αρχείο. Διότι εσείς ως αρκετά έμπειρος νομικός, δικηγόρος, γνωρίζετε ότι αν δεν στοιχειοθετηθεί δόλος, συναλλαγή του οποιουδήποτε διατυπώσαντος γνώμη νομικού συμβούλου του κράτους, μέλους οποιασδήποτε επιτροπής που διατυπώνει απλώς γνώμη, ή πηγαίνει στο αρχείο, διότι δεν θα στοιχειοθετηθεί το αδίκημα ή με την επίσης γνωστή των τελευταίων ετών τακτική της Κυβερνήσεως αυτής, θα βγει ένα απαλλακτικό βούλευμα.

Οι υπεύθυνοι που καταγγέλλονται κάθε μέρα στον Τύπο, στα ηλεκτρονικά μέσα ενημέρωσης, τα ραδιοηλεκτρονικά, σεμνύνονται ότι ήσαν ελάχιστα νοήμονες, θα το πω πιο κομπιά, και παραπλανήθηκαν. Όμως, κάθονται στις υπουργικές τους καρέκλες αυτοί που παραπλανούνται «σαν σεμνές παρθένοι», σαν κοράσια, τα οποία οποιοσδήποτε μπορεί να παρασύρει, να παραπλανήσει, να αποπλανήσει.

Είναι ντροπή, κύριε Πρόεδρε. Λυπάμαι, γιατί επανέρχομαι με κάθε ευκαιρία σ' αυτό το θέμα. Ή υπάρχει Κοινοβούλιο ή να έλθει εδώ να προεδρεύσει ο κ. Σανιδάς και οι δέκα περίπου αντεισαγγελείς του Αρείου Πάγου. Σφετερίζονται εξουσία του Κοινοβουλίου. Ακόμη και χθες διάβασα στον Τύπο ότι ασχολούνται ακόμη οι δύο αντεισαγγελείς Εφετών, με το σχετικό φάκελο, που ακριβώς για να συγκαλυφθεί το σκάνδαλο, ανασύρθηκε από το αρχείο, ώστε να προφθάσει η Κυβέρνηση οποιαδήποτε κίνηση της Αντιπολιτευόμενης εδώ στη Βουλή για παραπομπή των ενόχων, ισχυριζόμενη ότι εκκρεμεί η υπόθεση στο δικαιοσύνη. Όταν, όμως, τελειώνει η υπόθεση στη δικαιοσύνη, όπως έγινε με τις υποκλοπές, με τους Πακιστανούς, τότε δεν θα δέχεται η Κυβέρνηση να προχωρήσουμε στη διερεύνηση, όπως δικαιούμεθα και όπως οφείλουμε, του οποιασδήποτε τέτοιας μορφής απεχθέστατου σκανδάλου.

Όταν στον 21ο αιώνα παρακολουθούνται τα τηλέφωνα χιλιάδων πολιτών, δεν μπορούμε να ισχυριζόμαστε το αληθές ή προσχηματικό ότι παρακολουθούνται και του Πρωθυπουργού. Άλλη επίσης απαράδεκτη θέση: Πρωθυπουργός, Υπουργός Εξωτερικών, Υπουργός Εθνικής Αμύνης που παρακολουθούνται τα τηλέφωνα τους, τα εθνικά απόρρητα, που κατά καθήκον διαχει-

ρίζονται, το ομολογούν ως ελαφρυντικό για να πάει μια υπόθεση στο αρχείο. Και δεν υποβάλλουν την παραίτησή τους στον ελληνικό λαό, να πουν «είμαστε ανίκανοι να διαφυλάξουμε τα εθνικά απόρρητα». Εκεί έχει εκπέσει το πολίτευμά μας και ο δημόσιος βίος.

Κύριε Πρόεδρε, καλώς είπε ο κ. Παπουτσής ότι εδώ έχουμε κάτι που μας θυμίζει το Βατοπαίδιο. Διότι επί πολλά χρόνια οι γονείς νέων παιδιών, που έχουν θανατωθεί απ' αυτά τα σπαθιά, που βρίσκονται στις γωνίες των δρόμων, στενών δρόμων μέσα στους δήμους ή και σε κεντρικούς δρόμους, απευθύνονται στην κορυφή της δικαιοσύνης, καταγγέλλουν συγκεκριμένα γεγονότα -παράνομη έκδοση αδειών τοποθέτησης τέτοιων πινακίδων- και ο εισαγγελέας του Αρείου Πάγου επί χρόνια και οι διάφορες υπηρεσίες και οι διάφορες αρχές, κωφεύουν. Όμως, για το σκάνδαλο εδώ του Βατοπαιδίου είδαμε μέσα σε λίγες μέρες ότι οι πάντες, δεν υπάρχει άλλη περίπτωση τουλάχιστον που να γνωρίζω, το κράτος λειτούργησε με τόση ταχύτητα, που οποιεσδήποτε γραφειοκρατικές ή άλλες δυσκολίες ξεπεράστηκαν για να πραγματοποιηθεί αυτό το μεγάλο σκάνδαλο, ο έλεγχος του οποίου μέχρι τώρα εμποδίζεται να γίνει από τη Βουλή. Φιμνώνεται αντισυνταγματικά, παράνομα η Βουλή.

Να, λοιπόν, αγαπητέ κύριε Δένδια γιατί έχει σχέση το Βατοπαίδι με αυτή την αρχαία πια ιστορία της αδράνειας του κράτους, της ανυπαρξίας του κράτους που διαφημίζεται όπου υπάρχουν παράνομες πινακίδες. Διαφημίζονται τα Κ.Ε.Π. του Υπουργείου Εσωτερικών, τα έργα του Υπουργείου Π.Ε.Χ.Δ.Ε.. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Να μην κρυβόμαστε λοιπόν, πίσω από το δάκτυλό μας, να κινηθούμε.

Ο Γενικός Επιθεωρητής δημόσιας διοίκησης και πρώην Αντιπρόεδρος του Αρείου Πάγου προτείνει και διάταξη καθαρώς ποινική, διότι εδώ πρέπει να γίνει προέκταση της διάταξης παρακώλυσης συγκοινωνιών που είναι κακουργηματική, όπως, ξέρετε πράξη. Οι διαφημιστικές πινακίδες ουσιαστικώς παρεμποδίζουν και τις δημόσιες συγκοινωνίες, κύριε Υπουργέ Μεταφορών.

Τέλος, για το θέμα αυτό πρέπει να υπάρξει συντονισμός, αντί να μιλάμε με έξι, επτά Υπουργεία, που δεν είναι δυνατόν να συντονιστούν. Διότι μια Κυβέρνηση συντονίζεται όταν αυτή τη δουλειά υπάρχει κάποιος που ξέρει να την κάνει. Και ο κύριος Πρωθυπουργός έχει αποδείξει ότι δεν ξέρει καμμία δουλειά συντονιστική, καμμία δουλειά που ταιριάζει στο έργο και στο ρόλο ενός Πρωθυπουργού να κάνει. Γι' αυτό φτάσαμε σε αυτό το σημείο, είμαστε μπροστά σε αυτήν τη διεθνή οικονομική κρίση που επικαλείται η Κυβέρνηση μόνο για να δικαιολογήσει την οικονομική της πολιτική και ο κύριος Πρωθυπουργός θα πάει στη Μάλτα ταξίδι. Αυτή είναι η κατάντια μας!

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε τον κύριο Πρόεδρο.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥ.ΡΙ.Ζ.Α. κ. Αθανάσιος Λεβέντης έχει το λόγο για έξι λεπτά.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Να σας συγχαρώ και να ευχηθώ καλή επιτυχία στο έργο σας.

Συζητάμε για πολλοστή φορά για τα τροχαία ατυχήματα και για τα άπειρα θύματα, που έχουμε στην άσφαλτο και δυστυχώς, πρόκειται, κατά συντριπτικό ποσοστό, για νέα παιδιά. Όχι ότι αν χάνονται οι μεγαλύτεροι είναι μικρότερο πρόβλημα αυτό, αλλά όταν πρόκειται για νέα παιδιά είναι ακόμα πιο τραγικό.

Όλες οι αιτίες των τροχαίων ατυχημάτων είναι ανθρωπογενείς είτε γιατί φταίει ο οδηγός είτε γιατί φταίει το οδόστρωμα είτε γιατί φταίει το όχημα. Κάποιοι άνθρωποι συμμετέχουν σε όλα αυτά.

Να ξεκινήσουμε πρώτα, πρώτα με την κακή οδήγηση, που είναι η κύρια αιτία των ατυχημάτων. Οδηγούμε επικίνδυνα οι Έλληνες. Αν ξεκινήσει κανένας από την Αγγλία και κατεβαίνει προς τα κάτω διασχίζοντας την Ευρώπη, φτάνοντας μέχρι τη Βόρεια Ιταλία, οι άνθρωποι οδηγούν μ' έναν ορισμένο τρόπο. Από και κάτω, αλλάζει η συμπεριφορά, μεσογειακή λέμε, σεμνυνόμεθα. Στην Ελλάδα και στην Νότια Ιταλία είναι τα ίδια, ίσως και χειρότερα. Είμαστε υποχρεωμένοι να τηρούμε κάποιους κανόνες.

Δεν είναι αυτή τη στιγμή στην Αίθουσα ο κύριος Υπουργός Μεταφορών, μάλλον θα πρέπει να περιμένω, γιατί έχω να κάνω και κάποιες προτάσεις. Θα ήθελα όμως να πω ότι στη χώρα μας έχουμε αύξηση των θυμάτων το τελευταίο διάστημα, σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο, που είχε μια μικρή κάμψη. Και, βέβαια, δεν συμφωνώ καθόλου, έτσι όπως τίθεται το θέμα στην επερώτηση -και δίνω συγχαρητήρια κατά τα άλλα στους συναδέλφους του ΠΑ.ΣΟ.Κ.- ότι η Κυβέρνηση δεν κάνει τίποτα, δεν καταλαβαίνει λέει τους ανθρώπους, που χάνονται. Αυτή, η τωρινή Κυβέρνηση και οι παλαιότερες κυβερνήσεις με τον ίδιο ακριβώς τρόπο αντιμετωπίζουν τα πράγματα. Προς το τέλος το ΠΑ.ΣΟ.Κ. κάπως ευαισθητοποιήθηκε, υπήρξε μια μικρή ύφεση, αλλά ήταν πάρα πολύ μικρή.

Η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, υπό την επήρεια ναρκωτικών, χρησιμοποιώντας το κινητό, μη φορώντας ζώνη ή μη φορώντας κράνος στα δίτροχα, είναι οπωσδήποτε επικίνδυνα και έχουμε θύματα. Να σας πω για το κράνος στα δίτροχα. Μετρώντας κάποτε στα νοσοκομεία, στα οποία εργαζόμουν, βρήκαμε ότι έχουμε είκοσι και τριάντα φορές περισσότερους τραυματίες και επιπτώσεις στους οδηγούς δίτροχων, που δεν φορούσαν κράνος. Το ένα που πρέπει να δούμε και να υπολογίσουμε είναι αυτό.

Ένα δεύτερο είναι το οδόστρωμα. Είπατε, κύριε Υπουργέ, ότι φτιάχνονται μια σειρά δρόμοι και έτσι ελπίζουμε η κατάσταση να βελτιωθεί. Θέλω να το ελπίζω και εγώ. Δεν ξέρω πώς θα τα καταφέρουμε, αλλά τουλάχιστον είστε διαφωτιστικοί κι εσείς και ο κ. Χατζηδάκης λέγοντας ότι για τέσσερα χιλιόμετρα δρόμου που φτιάξαμε στο Μαλιακό, υπολογίζουμε να έχουμε δεκαπέντε λιγότερους νεκρούς κάθε χρόνο.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλο - ντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Πενήντα τέσσερα χιλιόμετρα.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Ίσως δεν άκουσα καλά, αλλά έστω και πενήντα τέσσερις. Εγώ να συμφωνήσω, δεν τίθεται θέμα. Επομένως, οι δρόμοι παίζουν καθοριστικό ρόλο. Επίσης, ο φωτισμός, που δεν τον έχουν.

Βέβαια, έχουμε και τα οχήματα που δεν γίνεται αποτελεσματικός έλεγχος. Ξέρετε, κύριε Υπουργέ, πώς γίνεται ο έλεγχος; Αν θέλετε, ξέρετε, έχουμε όλοι πώς παίρνουν την άδεια οδήγησης στην Ελλάδα και πώς οι άνθρωποι που έχουν την άδεια, την έχουν εφ' όρου βίου, χωρίς να υπολογίζεται η κατάσταση της υγείας τους και οι δυνατότητές τους να οδηγούν.

Θα ήθελα μόνο να τονίσω και κάτι άλλο, ότι όταν αναφερόμαστε στους νεκρούς και στους τραυματίες από τα τροχαία, υπολογίζουμε τους νεκρούς αυτούς που σκοτώνονται επιτόπου, στους χίλιους πεντακόσιους ή στους χίλιους εξακόσιους. Αλλά έχουμε σχεδόν άλλους τόσους, που πεθαίνουν στη συνέχεια και αυτό είναι κάτι που δεν το υπολογίζουμε στον τόπο μας, γιατί δεν έχουμε σωστά στατιστικά στοιχεία. Πεθαίνουν στις μονάδες εντατικής θεραπείας, στα νοσοκομεία και στη συνέχεια ενδεχομένως, από επιπλοκές και στο σπίτι. Βέβαια, είναι πολλοί περισσότεροι οι βαριά τραυματίες, που μένουν μόνιμα ανάπηροι και αυτός είναι ένας άλλος μεγάλος καημός, μια φοβερή δοκιμασία για τον τραυματία, αλλά και για όλους γύρω του και από την άλλη πλευρά, για την κοινωνία. Ακόμη υπάρχει το οικονομικό κόστος, το οποίο και αυτό δεν μπορούμε να το παραβλέψουμε.

Υπάρχουν δρόμοι -καρμανιόλες και ξέρουμε όλοι πολύ καλά: Η Κορίνθου-Πατρών, Πατρών-Πύργου, τα Τέμπη, ο Μαλιακός και πάει λέγοντας. Και είπαμε, κύριε Υπουργέ, -το περιμένω- εντός των ημερών να επισκεφθούμε και αυτήν τη συμφορισμένη λεωφόρο Νάτο και την παλιά εθνική οδό Ελευσίνας-Θήβας. Είπατε μια διάφορα έργα, που θα γίνουν. Εδώ δεν είδα να περιλαμβάνεται κάποια μέριμνα γι' αυτήν την οδό. Βέβαια, επειδή αναφέρθηκαν επανειλημμένα και στην απαγόρευση των βαρέων οχημάτων στις εξόδους του Σαββατοκύριακου τι γίνεται μ' αυτόν τον δρόμο τον απευθείας διασυνδεδεμένο ανάμεσα στην εθνική οδό Κορίνθου-Αθήνας, Αθήνας-Πατρών και Αθήνας-Θεσσαλονίκης; Αυτός ο δρόμος χρησιμοποιείται και τα Σαββατοκύριακα όπου πέφτει και όλη η άλλη κυκλοφορία και σ' αυτήν την απελπιστική κατάσταση που υπάρχει τις άλλες

μέρες, γίνεται πια η συμφορά και τα θύματα είναι αναρίθμητα. Πρέπει να υπολογίσουμε τουλάχιστον, αυτούς τους ανθρώπους που ζουν σ' αυτόν το χώρο, που τους έχουμε καταδικάσει.

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

Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε, την ανοχή σας και τελειώνω.

Αναφέρθηκε εδώ και ο αντιολισθητικός τάπητας. Ασφαλώς, είναι καθοριστικό. Βέβαια, εδώ αναφέρθηκαν και οι δήμοι για τις λακούβες, στους οποίους ρίχνουμε τις ευθύνες. Οποσδήποτε έχουν ευθύνες και οι δήμοι και οι νομαρχίες. Αλλά ξέρετε, κύριε Υπουργέ, στη Νομαρχία Δυτικής Αττικής με όλο αυτό το δίκτυο που έχει στην άθλια κατάσταση, δίνουμε μερικά ψίχουλα για τις λακούβες και τα άλλα προβλήματα. Εγώ σας λέω, μόνο τις λακούβες στη λεωφόρο Νάτο πηγαίνετε να μπαλώσετε και να δείτε πόσα χρειάζονται. Ούτε γι' αυτό δεν φτάνουν. Επομένως, έχει ευθύνη η Τοπική Αυτοδιοίκηση και οι Νομαρχίες, αλλά πρέπει να έχουν τα χρήματα και αυτά πρέπει να τα πάρουν από την κεντρική εξουσία. Αυτό δεν το κάνετε. Επομένως, όχι μόνο να ζητάμε ευθύνες, αλλά και εμείς επίσης να αναλαμβάνουμε τις ευθύνες μας, παίρνοντας όλα τα άλλα μέτρα και δίνοντας τα ανάλογα κονδύλια.

Τι πρέπει να κάνει σήμερα η πολιτεία; Πρώτα-πρώτα, την κυκλοφοριακή αγωγή για όλους ανεξαιρέτα τους Έλληνες και τους πεζούς, προπαντός όμως τους εποχούμενους.

Κύριε Υπουργέ, αυτήν τη στιγμή πηγαίνετε εδώ σε οποιοδήποτε πεζοδρόμιο. Θα σας προσπεράσουν τουλάχιστον είκοσι μηχανάκια. Καθίστε σε ένα οποιοδήποτε φανάρι. Θα δείτε πώς παραβιάζεται το κόκκινο. Όταν είναι πράσινο για τους πεζούς, είναι απαγορευτικό να περνούν οχήματα. Εδώ περνούν, δεν το σέβονται σε όλους τους δρόμους. Αυτά είναι απαράδεκτα πράγματα. Ύστερα ανάβει το προειδοποιητικό, το κίτρινο να σταματήσουμε, τότε φουλάρουν όλοι να ξεπεράσουν και περνούν και με το κόκκινο.

Αυτά είναι πράγματα τα οποία αυτήν τη στιγμή μπορούμε να τα εφαρμόσουμε. Αύριο το πρωί να ξέρει ο άλλος ότι από τη στιγμή που θα το κάνει αυτό, κατάσχεται το αυτοκίνητό του, όπως έκανε κάποιος εισαγγελέας κάποτε και ελαττώθηκαν κατά το 1/3 οι προσερχόμενοι στα νοσοκομεία από τροχαία ατυχήματα, από κρανιοεγκεφαλικές κακώσεις, όπως είμαι σε θέση να διαπιστώσω. Αυτά, όταν χρησιμοποιείς το όχημα σαν φονικό όργανο.

Κύριε Πρόεδρε κι εσείς, με την τεράστια πείρα σας, πρέπει να το δείτε! Δεν είμαι υπέρ των κατασταλτικών μέτρων, αλλά μερικές φορές κάποια πράγματα πρέπει να ξέρουμε ότι έχουν επιπτώσεις, διότι τότε μόνο μπορούμε να τα σεβαστούμε.

Και βέβαια, όσον αφορά και στις πινακίδες που ελέχθησαν, το είπατε κι εσείς, κύριε Κακλαμάνη και το είπαν και άλλοι, ότι δεν μπορεί να είναι όλες αυτές οι πινακίδες εδώ. Δεν ξέρεις που βρίσκεσαι, μπερδεύεσαι, αποπροσανατολίζεσαι και κινδυνεύεις να πέσεις πάνω. Αυτά είναι θέματα, για τα οποία μπορούν να ληφθούν άμεσα μέτρα σήμερα, αυτή τη στιγμή. Εδώ όμως είναι ευθύνη της πολιτείας. Από εκεί και πέρα, έχουν και όλοι τις ευθύνες τους, που βέβαια δεν είναι του παρόντος να τα αναλύσουμε. Τα έχουμε πει πάρα πολλές φορές. Θέλω να πιστεύω όμως ότι αυτό το πόρισμα της Διακομματικής Επιτροπής της Βουλής που υπάρχει και έχει μείνει στα αζήτητα ή τόσα άλλα που λέγονται, κάποια στιγμή κάπου θα εισακουστούν και θα υλοποιηθούν. Είναι η τέταρτη ή πέμπτη επερώτηση που έχει κάνει εδώ το ΠΑ.ΣΟ.Κ. και παίρνω μέρος για το θέμα αυτό. Έχω κάνει προσωπικά αρκετές επίκαιρες ερωτήσεις και άλλες ερωτήσεις και όλοι εδώ οι συνάδελφοι. Επομένως, μόνο να τα λέμε και να μένουν εδώ στους τέσσερις τοίχους, δεν έχει κανένα νόημα. Το θέμα είναι πώς υλοποιούνται, τουλάχιστον ξεκινώντας από τα απλά, άμεσα και πιστεύω αποτελεσματικά μέτρα.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτης Αποστολάτος): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Λαϊκού Ορθόδοξου Συναγερμού κ. Κωνσταντίνος Αϊβαλιώτης έχει το λόγο για έξι λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, είναι γνωστές οι τετριμμένες εκφράσεις περί του «μολόχ των δρόμων», «περί θυσιών στην ασφάλτο» και όλα αυτά που δια-

βάζουμε, είναι όμως ανατριχιαστικό να βλέπει κανείς ότι έχουμε κάθε μέρα πέντε φορές περισσότερα θύματα στους δρόμους από ό,τι έχουμε από τα ναρκωτικά. Είναι ένας πόλεμος φοβερός, παραμένουμε πάντα πρώτοι στην Ευρώπη και φυσικά το ότι μειώθηκαν, όπως ακούσαμε πιο πριν, τα ατυχήματα –και έτσι είναι- τα τελευταία χρόνια, δεν σημαίνει και πολλά πράγματα. Παραμένουμε πάντα πρώτοι στην Ευρώπη.

Επί χρόνια, ήμουν ανταποκριτής κλαδικών εντύπων και αυτοκινητιστικών εντύπων στις Βρυξέλες. Πάντα συζητούσαμε με ειδικούς για το ποιος ευθύνεται, τέλος πάντων, γι' αυτά τα ατυχήματα. Μόνιμη επωδός ήταν τρία στοιχεία: Ο δρόμος, το όχημα, ο ανθρώπινος παράγοντας.

Όσον αφορά το δρόμο, λοιπόν, στην Ελλάδα οι δρόμοι είναι γυαλί. Ο συντελεστής πρόσφυσης είναι αστείος. Τα αυτοκίνητα γλιστρούν και σταματημένα. Έχουμε κακοτεχνίες πολλές. Οι κίνδυνοι, λοιπόν, είναι υπεράνω περιγραφής. Γίνονται κακοτεχνίες και φθηνές κατασκευές από εργολάβους, που μένουν ατιμώρητοι. Θυμόμαστε έναν εργολάβο που να τιμωρήθηκε παραδειγματικά, ενώ έφτιαξε ένα δρόμο «της πλάκας» και σκοτώνονται άνθρωποι; Επαναλαμβάνω: το οδόστρωμα είναι γυαλί. Δεν υπάρχει συντελεστής πρόσφυσης. Την πλήρως κανένας εργολάβος; Να τον ακούσουμε, να μάθουμε ότι αυτός τιμωρήθηκε σκληρά γιατί «έστειλε στον άλλο κόσμο» ανθρώπους αθώους.

Είναι, λοιπόν, κατ' ευφημισμόν οι δρόμοι μας ασφαλείς, κατ' ευφημισμό είναι διεθνείς. Είναι ανύπαρκτοι οι αυτοκινητόδρομοι στη δυτική Ελλάδα και είναι ένα πραγματικό καλαμπούρι ο δρόμος Κόρινθος – Πάτρα. Είναι αστείος αυτός ο δρόμος, για να κυκλοφορούν Έλληνες και ξένοι.

Όσον αφορά το Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης, όπως άκουσα προηγουμένως από τον Υπουργό τον κ. Ξανθόπουλο νομίζω, συζητούν για διόδια που θα μπουν, γιατί ο δρόμος θα δοθεί σε ιδιώτες, με την παραχώρηση κ.λπ., και θα φτάσουν, όπως άκουσα στην περιοδεία που έκανα στην Κρήτη, τα είκοσι ευρώ. Θα φτάσει είκοσι ευρώ να πάει κανείς από τα Χανιά στο Λασιθί; Είκοσι ευρώ θα πάει το κόστος για να κυκλοφορείς σε έναν ασφαλή δρόμο;

Ήμουν κάτω στην περιοδεία που έκανα στα Χανιά και συγκεκριμένα στον Πλατανιά, όπου έγινε ένα φοβερό πολύνεκρο δυστύχημα. Τι βελτίωση υπάρχει σε έναν δρόμο που είναι σαράντα χρόνια ο ίδιος;

Επειδή μιλάω για τον Β.Ο.Α.Κ., το Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης, βλέπω εδώ μπροστά μου ότι είναι εξαφανισμένος από τις εκδόσεις της Κομισιόν για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. Ανοίγω τη σελίδα, μία από τις τρεις σελίδες που παρουσιάζεται η Ελλάδα. Παρένθεση, ο Ελληνικός Χάρτης δεν έχει την Κρήτη πάνω! Ακρωτηριάστηκε η Ελλάδα. Πάει, η Κρήτη αναλήφθηκε στους ουρανούς! Τρεις χάρτες έχει η Ελλάδα και δεν υπάρχει η Κρήτη και φυσικά δεν υπάρχει ο Βόρειος Οδικός Άξονας. Να μας ακούσουν οι Κρητικοί, ότι δεν υπάρχει πουθενά η Κρήτη και ο Βόρειος Οδικός Άξονας! Τι μιλάμε τότε για ένα μεγάλο έργο που θα γίνει; Και άλλος χάρτης. Γυρίζω μία-μία τις σελίδες και δεν υπάρχει πουθενά ο Βόρειος Άξονας, πουθενά η Κρήτη!

Ακούσαμε κάτι για ποδήλατα. Μπορεί να κυκλοφορήσει κανείς με ασφάλεια σε ποδηλατόδρομο στην Αθήνα; Μιλάμε σοβαρά;

Τρόλεϊ: Έχω κάνει πρόταση στον κ. Χατζηδάκη. Τρόλεϊ έχει μόνο η Αθήνα. Δεν μπορεί να επεκταθεί το τρόλεϊ, να μπει και στη Θεσσαλονίκη και στην Πάτρα, αφού είναι περιβαλλοντικά φιλικό; Πού είναι οι οικολόγοι; Το τρόλεϊ είναι περιβαλλοντικά φιλικό, δεν κάνει φασαρία, παίρνει κόσμο, γιατί είναι λεωφορείο με κεραίες και φτιάχνεται στην Ελλάδα. Το τρόλεϊ και όλη η υποδομή του, είναι από ελληνικά χέρια. Γιατί δεν επεκτείνουμε τα τρόλεϊ; Μου απάντησε ο Υπουργός ότι αυτό είναι θέμα της επιχείρησης κ.λπ. και δεν προβλέπεται. Γιατί δεν προβλέπεται να μπουν τρόλεϊ, ώστε να δουλέψουν τα ελληνικά χέρια και για να μην χρησιμοποιεί ο κόσμος τα μέσα μαζικής μεταφοράς, αλλά το τρόλεϊ και στη Θεσσαλονίκη και στην Πάτρα και σε άλλες πόλεις;

Φωνάζω με χρόνια στα έντυπα -γραφόμενά μου φιλοξενούσαν και οι «Τέσσερις τροχοί»- ότι ο Έλληνας χρειάζεται επιτέλους να αποκτήσει ένα ασφαλές Ι.Χ.. Μα, έχει ασφαλές Ι.Χ.;

Εσείς, κύριε Σταθάκη, τα ξέρετε καλύτερα απ' όλους. Τι τιμή έχει το χιλιόχτακοσάρι στην Ελλάδα και τι τιμή έχει στην Ευρώπη; Τι τιμή έχει το αυτοκίνητο των δύο χιλιάδων κυβικών –δεν μιλάμε για καμιά λιμουζινάρα– με χαρακτηριστικά ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας; Κόβουμε τον εξοπλισμό ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας, για να πέσει η τιμή και για να έλθει πιο φθηνό το αυτοκίνητο στην Ελλάδα. Επιτέλους, ας ευθυγραμμίσουμε τη φορολογία για τα ασφαλή αυτοκίνητα, για να πάρει ο Έλληνας ένα αυτοκίνητο, το οποίο θα μπορέσει να τον βοηθήσει να κυκλοφορήσει, χωρίς να σκοτώνεται.

Το ίδιο και με τα βαρέα οχήματα. Είναι δυνατόν τώρα –και δεν έχει καμμία αιχμή αυτό– Αλβανοί να κυκλοφορούν με λεωφορεία και φορτηγά τα οποία δεν έχουν κανέναν έλεγχο και τα λάστιχά τους είναι «γουλί»; «Γουλί» είναι τα λάστιχα των φορτηγών που κυκλοφορούν και όχι μόνο των Αλβανών. Όσες φορές έχουν γίνει έλεγχοι, κατ' εξακολούθηση διαπιστώνεται ότι είναι «γουλί» τα λάστιχα στα βαρέα οχήματα. Τα είπε και η κ. Κανέλλη. Φεύγει ένα κομμάτι από λάστιχο και παίρνει το λαίμο του άλλου. Έτσι είναι. Κυκλοφορούν χωρίς έλεγχο τα βαρέα φορτηγά στην Ελλάδα είτε είναι Αλβανών –κατεξοχήν των Αλβανών– είτε ανήκουν σε άλλους επαγγελματίες, γιατί υπάρχει παντού ασυδοσία. Έχουμε, λοιπόν, λάστιχα που έχουν «παραδώσει το πνεύμα», έχουμε δρόμους που είναι «γουλί», άρα το «κοκτέιλ» είναι εκρηκτικό και προφανώς έχουμε ατυχήματα.

Παράγοντας άνθρωπος: Πώς δίνονται τα διπλώματα; Μπορεί κανείς να ισχυριστεί σοβαρά ότι υπάρχουν αδιάβλητες διαδικασίες; Ένας μέσος οδηγός ανοίγει το καπό του αυτοκινήτου. Ξέρει που βάζουμε το υγρό των φρένων, πού μπαίνουν τα λάδια, πώς θα κάνει έλεγχο για τα λάδια, πώς θα βάλει το antifrost; Ανοίγει το καπό ένας μέσος Έλληνας οδηγός. Ξέρει; Δεν ξέρει τίποτα και γίνονται ανόητα ατυχήματα. Ξεχνάει να βάλει υγρό φρένων, κολλάνε τα φρένα και πάει και σκοτώνεται. Αυτή είναι η αλήθεια. Στις εξετάσεις, δεν εξετάζονται σε τίποτα. Τι ενημέρωση έχει ο οδηγός για το τι είναι η μηχανή ώστε να την προσέχει, να κοιτάει τους δείκτες κ.λπ.; Νομίζετε ότι οι οδηγοί κοιτάνε τους δείκτες και ότι προσαρμόζουν τη συμπεριφορά τους ανάλογα με τους δείκτες ένδειξης, που βρίσκονται στο καντράν του αυτοκινήτου; Δεν ξέρει κανείς τίποτα, είναι επιπέδου νηπιαγωγείου οι γνώσεις τους.

Ένα άλλο ζήτημα: Στη υπόλοιπη Ευρώπη μιλάς για κλήσεις της τροχαίας και λες ότι στην Ελλάδα τις σβήνουμε και σε κοιτάνε «σαν εξωγήινο». Μα, είναι δυνατόν να σβήνονται κλήσεις; Τι είναι επιτέλους αυτή η χώρα; Σβήνονται κλήσεις τροχαίας; Με κοιτούσαν σαν «ufo» στο Βέλγιο. Δεν το πίστευαν αυτό που άκουγαν, ότι σβήνουμε τις κλήσεις της τροχαίας.

Τους κάνει επίσης εντύπωση ότι περνάνε «αέρα» ορισμένοι το κόκκινο. Το κόκκινο είναι έγκλημα καθοσιώσεως στην Ευρώπη. Μου έλεγε ο Ιαβέρης στις εκπομπές που έκανα στο «HIGH TV» ότι δεν διανοείται ο ξένος να περάσει με κόκκινο. Επίσης ο Ιαβέρης που είναι ο μεγαλύτερος Έλληνας οδηγός αγώνων σήμερα μου είπε ότι κάνει σε όλους εντύπωση το γεγονός ότι δεν κοκαλώνουν τα αυτοκίνητα στις διαβάσεις στην Ελλάδα. Σ' όλη την υπόλοιπη Ευρώπη κοκαλώνουν τα αυτοκίνητα, όταν υπάρχει διάβαση και περνάει ο πεζός. Εδώ περνάνε «αέρα» τα αυτοκίνητα. Αυτό κάνει εντύπωση στους ξένους. Δεν είναι αλήθεια αυτό; Αναφέρομαι στον Ιαβέρη, γιατί του έχω μεγάλη εκτίμηση. Κύριε Σταθάκη, τον ξέρετε, έχετε πάει και μαζί, απ' ό,τι μου είπε, σε συνέντευξη στο «HIGH TV». Λέει, λοιπόν, ο Ιαβέρης ότι τριάντα χιλιάδες άτομα το χρόνο ήταν θύματα τροχαίων και είχαν και παιδιά που χτύπησαν σε τροχαία. Υπήρχαν άνθρωποι δυστυχισμένοι.

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

Κάνω κατάχρηση του χρόνου, κύριε Πρόεδρε, αλλά πραγματικά βιώνει κανείς τη δυστυχία. Την έχετε ζήσει κι εσείς, κύριε Σταθάκη, στα σεμινάρια που κάνατε με τον Ιαβέρη. Πηγαίνετε με δική σας πρωτοβουλία κι εσείς και ο Ιαβέρης και μιλάτε στον κόσμο. Τριάντα χιλιάδες άνθρωποι ακούνε τον Ιαβέρη και προπαθεί να τους βοηθήσει.

Επίσης μου είπε σ' αυτές τις συνεντεύξεις ότι τρία εκατομμύρια Έλληνες δεν γεννήθηκαν από το 1955 έως σήμερα λόγω

των τροχαίων.

Έτσι δεν είναι, κύριε Σταθάκη;

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΪΒΑΛΙΩΤΗΣ: Χαίρομαι που το επιβεβαιώνετε.

Τρία εκατομμύρια Έλληνες δεν γεννήθηκαν. Είμαστε έντεκα εκατομμύρια και θα ήμασταν δεκατέσσερα. Πέθαναν στην ασφάλτο. Γιατί; Πέθαναν οι γονείς, νέοι άνθρωποι, που θα μπορούσαν να δώσουν παιδιά στην Ελλάδα και σήμερα η Ελλάδα γερνάει.

Τέλος, όσον αφορά την αστυνόμευση, είναι γνωστή η ρήση ότι στην Ελλάδα πρέπει να υπάρχει ένας νόμος, ο οποίος να επιβάλλει την εφαρμογή των νόμων. Πώς, όμως, να γίνει η εφαρμογή των νόμων με τριάντα πέντε περιπολικά και τριάντα πέντε μοτοσικλές ανά βάρδια στο Λεκανοπέδιο; Πόλη πέντε εκατομμυρίων, εβδομήντα αστυνομικά οχήματα, τριάντα πέντε περιπολικά και τριάντα πέντε μοτοσικλετιστές. Έτσι μου απάντησε ο κ. Χηνοφώτης σε ερώτηση που έκανα. Τι σημαίνει αυτό; Ένα αστυνομικό όχημα ανά εβδομήντα χιλιάδες κατοίκους του Λεκανοπεδίου.

Δεν είναι ντροπή να γίνονται κόντρες στο δρόμο; Πηγαίνεις στην παραλιακή για το Σούνιο και κάνουν κόντρες μπροστά στα μάτια της Αστυνομίας. Μα, γιατί, ένας δεν τιμωρείται παραδειγματικά, για να σταματήσουν να σκοτώνονται οι άνθρωποι; Νέα παιδιά πεθαίνουν. Κόντρες στους δρόμους! Πού να το πεις αυτό; Ούτε στη «μπανανία» να ζούσαμε. Συνεχίζονται οι κόντρες στους δρόμους.

Δεν γίνονται πίστες. Φωνάζει ο ειδικός τύπος να γίνει μια πίστα, να πηγαίνουν μέσα να τρέχουν και να εφαρμόζονται τεχνολογικές λύσεις. Παράγοντας ηλεκτρικά αυτοκίνητα στην Ελλάδα. Είναι γνωστή η περίπτωση του εφευρέτη από το Ηράκλειο που παράγει ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο, ίσως το πιο προηγμένο στον κόσμο. Μόνος του το έφτιαξε. Δεν μπορεί να το πιστοποιήσει στην Ελλάδα. Δεν μπορούν οι νέοι άνθρωποι από τα Τεχνικά Λύκεια, από τα Τ.Ε.Ι. να εφαρμόσουν τεχνολογικές λύσεις σε ειδικές πίστες. Είμαστε στην Ελλάδα του 21ου αιώνα.

Εάν θέλουμε να είμαστε ειλικρινείς, θα πρέπει να πούμε ότι το κράτος φταίει και στον παράγοντα άνθρωπο, γιατί δεν τον εκπαιδεύει, και στον παράγοντα αυτοκίνητο, γιατί έχει αυτοκίνητα με μειωμένα χαρακτηριστικά ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας και στον παράγοντα δρόμος, που είναι πραγματικά αστείος και υπάρχει ατιμωρησία.

Η κατάσταση, δυστυχώς, στους ελληνικούς δρόμους επιβεβαιώνει τη ρήση του Χάρρυ Κλυνν –τον αναφέρω συχνά σ' αυτή την Αίθουσα– ο οποίος είχε πει ότι είμαστε τελικά η πιο προηγμένη αφρικανική χώρα της Ευρώπης.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε τον κ. Αϊβαλιώτη.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, με συγχωρείτε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτης Αποστολάτος): Παρακαλώ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ο Εκπρόσωπός μας κ. Τσιόκας μιλώντας, διατύπωσε μια σκέψη. Σχεδόν όλοι έχουμε κάνει αναφορά στον κ. Σταθάκη. Εγώ νομίζω, εάν δεν υπάρχει αντίρρηση από καμμία πλευρά, ότι μπορούμε, παρά το γεγονός ότι στη συζήτηση των επερωτήσεων παίρνουν το λόγο αυτοί που ορίζει ο Κανονισμός, εάν υπάρχει συναίνεση από όλες τις πλευρές, να ακούσουμε, γιατί θα ήταν χρήσιμο να το κάνουμε, μια καθόλου, από πολιτικής πλευράς, φορτισμένη άποψη. Εάν συμφωνούν όλοι, ας δοθεί ο χρόνος των πέντε λεπτών στον κ. Σταθάκη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτης Αποστολάτος): Κύριε Πρόεδρε, όπως γνωρίζετε πάρα πολύ καλά...

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ναι, δεν το προβλέπει ο Κανονισμός, αλλά πολλές φορές το Σώμα, κύριε Πρόεδρε είτε για περισσότερο χρόνο είτε για να δοθεί ο λόγος σε Βουλευτή που έχει ήδη μιλήσει είτε ακόμη εάν γίνεται αναφορά σε έργα διατελέσαντος Υπουργού, μπορεί να συμφωνήσει να πάρει στο τέλος το λόγο για πέντε λεπτά, όπως λέει ο Κανονισμός. Μπο-

ρούμε, λοιπόν, με τη συναίνεση όλων να το κάνουμε. Δεν έχουμε να χάσουμε τίποτα.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Συμφωνούμε, κύριε Πρόεδρε, στο τέλος να μιλήσει ο κ. Σταθάκης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαϊτής Αποστολάτος): Κύριε Πρόεδρε, χαίρομαι γι' αυτά που μας λέτε. Ευλογία θα ήταν να είχαμε αυτές τις απόψεις του κ. Σταθάκη, τον οποίο εκτιμούμε δεόντως ως καθ' ύλην αρμόδιο γνώστη του αντικειμένου.

Για την ώρα, όμως, θα συνεχίσουμε με τον ισχύοντα Κανονισμό, με τις δευτερολογίες των ομιλητών, με πρώτο ομιλώντα τον κ. Θεοχάρη Τσιόκα.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, η πρότασή μου είναι ότι η Υπηρεσία πρέπει να υπενθυμίζει τον Κανονισμό και να μην εμμένει στην άποψή της. Επειδή είστε νέος στην Έδρα, σας λέγω ότι παρεκβάσεις από τον Κανονισμό πάρα πολλές φορές γίνονται, εάν το Σώμα το επιθυμεί. Εάν υπάρχει αντίρρηση από οποιαδήποτε πλευρά, όχι από την Υπηρεσία, αλλά από εμάς που είμαστε εδώ, ναι, δεν θα πάρει το λόγο, άλλως μπορούμε να δώσουμε το λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαϊτής Αποστολάτος): Εγώ θα σας θυμίσω –το γνωρίζετε και προσωπικά– το σεβασμό που τρέφω προς το πρόσωπό σας, την ιστορία και τη δόξα σας. Για τη διευκόλυνση όλου του έργου, οι σιωπές εκλαμβάνονται ως τι;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Ως συγκατάβαση.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Έχει έρθει ο κύριος Πρόεδρος, ο οποίος μπορεί να δώσει λύση στο θέμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαϊτής Αποστολάτος): Θα προχωρήσουμε και θα δώσω το λόγο στον κ. Τσιόκα. Να υπενθυμίσω ότι βάσει των χρόνων που έχω δει, είναι ελάχιστα τα λεπτά που έχουν απομείνει. Βέβαια εσείς ως πρώτος επερωτών θα έχετε πέντε λεπτά σίγουρα.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Πρόεδρος της Βουλής κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΙΟΥΦΑΣ.)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Με συγχωρείτε για την παρέμβαση.

Κύριε Κακλαμάνη, πριν από λίγο, αναφερθήκατε στο περιεχόμενο των απαντήσεων των Υπουργών.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Και επιρρίψατε ευθύνη, εάν κατάλαβα καλά, και στο Προεδρείο σε ό,τι αφορά στο ότι δεν κάνει τις επιβαλλόμενες συστάσεις στους Υπουργούς.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Όχι, δεν είπα κάτι τέτοιο. Αντιθέτως πολλές φορές έχω αναφερθεί στο ότι παρά την προσπάθεια και εμού στο παρελθόν και υμών τώρα –και δυστυχώς αυτό δεν ενισχύει το κύρος ούτε το δικό μου στο παρελθόν ούτε το δικό σας τώρα– αδιαφορούν οι Υπουργοί να σεβαστούν το Κοινοβούλιο. Δεν μπορεί σαράντα πέντε ονόματα Βουλευτών από τον έναν Υπουργό να αναφέρονται με την προσθήκη μιας σειράς «ότι δεν είναι αρμόδιος» και από τον άλλο να μην αναφέρονται καν, αλλά να λέει «πείτε στους συναδέλφους αυτό το πράγμα». Δεν είναι σωστό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Κύριε Πρόεδρε, και η σοφία σας, αλλά και η πρόνοιά σας έχει δώσει στον Κανονισμό τη διέξοδο σ' αυτό το θέμα. Σχετική διάταξη του Κανονισμού αναφέρει ότι, όταν δεν είναι για το Βουλευτή ικανοποιητική η απάντηση την οποία δίνει ο Υπουργός, μπορεί να μετατρέψει την ερώτηση αυτή σε επερώτηση και να αναγκάσει τον Υπουργό να εμφανιστεί ως επερωτώμενος εδώ στην Αίθουσα, για να απαντήσει και προφορικά, με διάλογο με το συνάδελφο που θεωρεί ότι δεν είναι ικανοποιητική η απάντησή του. Μάλιστα, με την τελευταία τροποποίηση του Κανονισμού, συζητούνται αυτού του είδους οι επερωτήσεις για μη ικανοποιητική απάντηση σε ερώτηση τρεις φορές το μήνα.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν θέτω αυτό το θέμα εγώ. Θέτω το θέμα το οποίο γνωρίζετε, σχετικά με τους Υπουργούς. Θα έλεγα με ευλικρίνεια, για να μην αδικούμε τους Υπουργούς προσωπικά, ότι σε όλα τα Υπουργεία υπάρχει μια υπηρεσία κοινοβουλευτικού ελέγχου, η οποία γραφειοκρατικά –ή, όπως θέλετε, πάρτε το– ετοιμάζει κάποιες απαντήσεις. Ο Υπουργός, πιστεύω, πρέπει να προσέχει όχι μόνο σε ό,τι αφορά την ουσία. Δεν έθεσα θέμα του τι λένε οι απαντήσεις.

Είπα, όμως, ότι όταν απευθύνεται ο Υπουργός στη Βουλή, απαντώντας σε ερώτηση σαράντα πέντε Βουλευτών, ο ένας Υπουργός πολύ σωστά αναφέρει ποιοι είναι οι ερωτώντες και λέει ότι δεν είναι αρμόδιος. Σεβαστό. Εάν έχουμε άλλη άποψη, θα κάνουμε αυτό που είπατε εσείς.

Στη δεύτερη περίπτωση, όμως, αφού μας γίνεται ένα μάθημα περί διακρίσεως των εξουσιών, δεν αναφέρεται καν προς ποιους απευθύνεται αυτό το μάθημα. Λέει στην υπηρεσία «ενημερώστε τους αξιότιμους συναδέλφους περί του ότι η δικαστική εξουσία είναι ανεξάρτητη και ότι η εκτελεστική και η νομοθετική δεν μπορούν να παρέμβουν». Χαίρω πολύ! Αλλά, επαναλαμβάνω, αυτό που και εσείς το έχετε ζητήσει επανειλημμένως, την παρουσία εδώ των Υπουργών.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Και είναι αληθές αυτό.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Δηλαδή, ο κ. Ξανθόπουλος είναι σεβαστός και εκλεκτός. Όλοι τον σεβόμαστε. Όμως, ο κύριος Υπουργός Δημοσίων Έργων κάθε πότε θα εμφανίζεται στη Βουλή; Ένα απλό παράδειγμα. Εκεί είναι το θέμα και επειδή ξέρω ότι κάνετε προσπάθειες σοβαρές γι' αυτό, δεν αναφέρθηκα προφανώς σε δική σας πλημμείλεια.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Σε ό,τι αφορά τον κ. Σουφλιά, κύριε Πρόεδρε, το γνωρίζετε πολύ καλά, γιατί είναι και αυτός παλιός κοινοβουλευτικός από το 1974, το γνωρίζει και όλη η Αίθουσα το πρόβλημα το οποίο έχει με τον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν οι μικροφωνικές εγκαταστάσεις. Όταν έρχεται στη Βουλή, θα είδατε ότι υπάρχει κάποιο ειδικό μηχανήμα, για να μπορεί να παρακολουθεί τη συνεδρίαση. Αυτό θα ήθελα να παρακαλέσω όλους σας να μην είναι σε ψόγο, αλλά σε κατανόηση του ειδικού προβλήματος. Βλέπετε ότι, όταν έρχεται να ψηφίσει, δεν μπορεί να παραμείνει.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Εντάξει, κύριε Πρόεδρε. Έχουμε κατανόηση για τον κ. Σουφλιά.

Ο κύριος Υπουργός Εθνικής Οικονομίας, που μας απασχόλησε χθες στη Διάσκεψη, δεν έχει πρόβλημα και υποθέτω ότι δεν έχει κανένα άλλο πρόβλημα. Θα ευχόμουν, επίσης, και στο μέλλον να μην έχει πρόβλημα.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Ναι, αλλά...

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Το πρόβλημα, όμως, με τη Βουλή το έχει. Είναι γεγονός αυτό.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Καλώς.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Όπως το έχουν κατά κανόνα –και αναφέρομαι και στο παρελθόν του ΠΑ.ΣΟ.Κ.– όσοι δεν έχουν έρθει εδώ με το σταυρό του απλού πολίτη, δεν έχουν μυριστεί και δεν έχουν συνηθίσει αυτήν την Αίθουσα, ώστε να μην μπορούν να φύγουν πριν τελειώσει η συνεδρίαση, όσοι κατά κανόνα ήρθαν ουρανοκατέβατοι με διαφόρους τρόπους. Διότι υπάρχουν και οι εξαιρέσεις. Και είναι και αυτήν τη στιγμή εδώ, στην Αίθουσα, εξαιρέσεις πολύ σοβαρών και υπευθύνων συναδέλφων. Ο κύριος Υπουργός Εθνικής Οικονομίας φοβόμαι ότι ανήκει στην κατηγορία, όσων θεωρούν τον εαυτό τους «υπεράνω».

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Καλώς, κύριε Πρόεδρε.

Τώρα, να ακούσω το δεύτερο θέμα, το οποίο θέσατε και για το οποίο κλήθη στη δεύτερη παρουσία του στην Έδρα, ο νέος συνάδελφος...

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Όλοι αναφερόμεθα στον κ. Σταθάκη, του οποίου αναγνωρίζουμε, όχι μόνο την εμπειρία, αλλά και οι τοποθετήσεις του στα θέματα αυτά, δεν έχουν κανένα στοιχείο, θα έλεγα κομματικής τοποθέτησης. Ίσως, στη συζήτηση που κάνουμε, θα ήταν χρήσιμο, αν συμφωνούμε όλοι, όπως πολλές φορές κάνουμε παρεκβάσεις από τον Κανονισμό, να τον ακούσουμε για πέντε λεπτά τι άποψη έχει. Γιατί εδώ, κύριε Πρόεδρε, το Κοινοβούλιο και στην προ προηγούμενη περίοδο και στην προηγούμενη, ομοφώνως διατύπωσε στις κυβερνήσεις και του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και τώρα της Νέας Δημοκρατίας, προτάσεις για το θέμα των τροχαίων ατυχημάτων και δυστυχημάτων.

Από εκεί και πέρα, λοιπόν, όταν το Κοινοβούλιο κάνει το καθήκον του, είναι λάθος να μην υπερασπίζεται το κύρος του. Ήταν ήδη, επτά Υπουργεία και εξακολουθούν να είναι επτά Υπουργεία συναρμόδια. Πώς θα λυθεί αυτό το θέμα;

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Μάλιστα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, νομίζω με ομόφωνη απόφαση της Ολομέλειας της Βουλής τον Ιούνιο, γι' αυτό το πολύ μεγάλο θέμα της οδικής ασφάλειας, όπου κάθε χρόνο σχεδόν μια κωμόπολη είναι θυσιά στο Μινώταυρο των οδικών ατυχημάτων -περίπου τριάντα χιλιάδες πολίτες καθίστανται μόνιμα ή προσωρινά ανάπηροι, με τρομακτικές επιπτώσεις και στο σύστημα υγείας και στο σύστημα κοινωνικής ασφάλισης- δεχτήκατε την πρότασή μου να συσταθεί ειδική μόνιμη επιτροπή για τα θέματα της οδικής ασφάλειας, η οποία θα ξεκινήσει να λειτουργεί από αυτήν τη Σύνοδο. Και βεβαίως, πιστεύω, ότι συμφωνείτε όλοι να δοθούν και πέντε και περισσότερα λεπτά στον κ. Σταθάκη, ως ειδικό, χωρίς καμμία πολιτική τοποθέτηση για την εμπειρία την οποία έχει, να απευθυνθεί στο Σώμα, με αφορμή τη συζήτηση αυτή της επερώτησης.

Συμφωνεί το Σώμα;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Εγώ νομίζω ότι ο κ. Σταθάκης είναι ο καταλληλότερος να αναλάβει την προεδρία της.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ (Δημήτριος Σιούφας): Χαίρομαι που το ακούω. Πιστεύω ότι θα το λάβει υπ' όψιν η επιτροπή, όταν θα συνέλθει για να εκλέξει τον Πρόεδρο και ο κ. Σταθάκης θα μπορέσει να μιλήσει και για πέντε και για περισσότερα λεπτά, σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

Μπορείτε να συνεχίσετε και καλορίζικος, κύριε Αποστολάτε. (Στο σημείο αυτό την Προεδρική Εδρα καταλαμβάνει ο Ζ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΒΑΪΤΣΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΤΟΣ**.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Η συνεδρίαση συνεχίζεται.

Ο πρώτος επερωτών, κ. Τσιόκας Θεοχάρης, έχει το λόγο για να δευτερολογήσει.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Καλορίζικος και από εμένα, κύριε Πρόεδρε.

Η έκφραση «απίστευτη αδιαφορία για τους ανθρώπους που χάνονται και τις οικογένειες που καταστρέφονται» είναι έκφραση αγωνίας της επιστολής που έστειλε ο κ. Σταθάκης προς την Κυβέρνηση, υποβάλλοντας την παραίτηση για το ότι αυτήν τη στιγμή και τεσσαράμισι χρόνια μετά από ενοχλήσεις, από αποφάσεις διακομματικές, από επιτροπές, από συζητήσεις μέσα στη Βουλή, η Κυβέρνηση δεν θέλησε να συντονίσει κανένα μέτρο, την ίδια ώρα που όντως μπόρεσε να βρει τρόπο να συντονίσει τα Υπουργεία της, προκειμένου να έχουμε αυτό το σκάνδαλο του Βατοπαιδίου. Εκεί πώς μπόρεσε και βρήκε συντονιστή και δεν μπορεί να βρει, προκειμένου να συντονίσουμε ένα θέμα στο οποίο εμπλέκονται επτά Υπουργεία και αφορά θανάτους, αφορά καταστροφές και ζήτημα εθνικής προτεραιότητας;

Ο κ. Κακλαμάνης λέει ότι θα μπορούσε κάποιος Υπουργός βέβαια αρμοδιότερος από τον Υπουργό Επικρατείας, εγώ θα έλεγα τον Πρωθυπουργό.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ο Υπουργός Επικρατείας, αντί του Πρωθυπουργού, το ίδιο κάνει.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: «Γιατί η Ελλάδα παρουσιάζει σταθερά το χαμηλότερο επίπεδο οδικής ασφάλειας -επιστημονική έρευνα, προτάσεις πλέον του Τ.Ε.Ε.-, γιατί υπάρχει αποσπασματική εφαρμογή μέτρων οδικής ασφάλειας και έλλειψης συντονισμού, μεταξύ των αρμοδίων φορέων, γιατί υπάρχει αποσπασματική αστυνόμευση». Έ, βέβαια. Εάν τους αστυνόμους ή τους χωροφύλακες τους βάζουν πίσω από τους θάμνους να εμφανίζονται, προκειμένου να πάρουν το πρόστιμο, γιατί κάποια στιγμή έχει ανάγκη εισπρακτική η πολιτεία, ε, τότε προφανώς δεν αντιμετωπίζεται.

«...Γιατί υπάρχει ανεπάρκεια του οδικού δικτύου και λοιπή συντήρηση εντός και εκτός κατοικημένων περιοχών, γιατί υπάρχει απουσία ενός αποτελεσματικού συστήματος εκπαίδευσης πληροφόρησης των οδηγών, καθώς και ενός αξιόπιστου τεχνικού συστήματος ελέγχου οχημάτων, γιατί υπάρχει ανεπαρκές σύστημα παροχής βοήθειας στους παθόντες, γιατί υπάρχει απουσία συστηματικής παρακολούθησης του επιπέδου των προβλημάτων της οδικής ασφάλειας και της κατάλληλης αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των μέτρων».

Με απλά λόγια ό,τι και να είχε ο Υπουργός Μεταφορών, που τα βλέπω θετικά, ότι έχει κάποιες ιδέες, ό,τι και να είχε ο Υφυπουργός Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. από την πλευρά του δεν απαντά στο πρόβλημα, δεν απαντά γιατί δεν αντιμετωπίζει συνολικά το πρόβλημα σε ένα ενιαίο σχέδιο. Και πάψτε επιτέλους, κύριε Υπουργέ, κύριε Ξανθόπουλε να μας επικαλείστε αυτό το σχέδιο του Μετσόβιου Πολυτεχνείου που κάθε φορά μας το λέτε. Εμείς στην ερώτηση είμαστε σαφείς. Πέστε μας ποιοι ήταν οι ποσοτικοί και ποιοτικοί δείκτες που θέτετε κάθε χρόνο -όχι το Υπουργείο σας- προκειμένου να μειωθούν τα ατυχήματα. Όχι μόνο δεν υπάρχουν, αλλά θα σας έλεγα το εξής.

Πέντε χρόνια τώρα σας λέμε να κάνετε κατηγοριοποίηση του εθνικού επαρχιακού και αγροτικού δικτύου. Το κάνατε; Δεύτερον, μόνο με τα στηθαία αν βάzaτε τις σύγχρονες προδιαγραφές θα είχαμε μειώσει τους θανάτους.

Υπάρχουν δεκάδες πράγματα που μπορούσαν να γίνουν. Δεν γίνεται τίποτα. Διότι και τώρα μ' αυτό που είχε ο κύριος Υπουργός, που είχε ότι θα λειτουργήσει η διυπουργική επιτροπή πέντε χρόνια μετά και επικεφαλής θα είναι ο κ. Χηνοφώτης, ξέρετε τι σημαίνει για όσους ξέρουμε απ' αυτά ή τα παρακολουθούμε; Ότι το πρόβλημα το περιορίζετε απλώς στην αστυνόμευση. Δεν είναι μόνο πρόβλημα αστυνόμευσης. Και η αστυνόμευση εάν εντατικοποιηθεί, ό,τι είναι να προσφέρει το προσέφερε με το 20% όταν εφαρμόστηκε το σχέδιο «ΚΑΘ'ΟΔΟΝ» στα θανατηφόρα και το 30% στα υπόλοιπα ατυχήματα. Δεν θα αντιμετωπίσει το πρόβλημα.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Εκτός και αν είναι θέμα αερά-μυνας!

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Έτσι, εκτός αν είναι θέμα αεράμυνας!

Αυτό, λοιπόν, κατά την άποψή μας πρέπει να το ξεκαθαρίσουμε. Να κάνετε αυτό που σας προτείνει το Π.Α.ΣΟ.Κ. με το κυβερνητικό του πρόγραμμα, συντονισμός με γενική γραμματεία υπό την ευθύνη του Πρωθυπουργού. Το κάνουν όλες οι χώρες της Ευρώπης που θέτουν μηδενικούς στόχους. Δεύτερον, ισοτιμούν το σχολείο με την πρόληψη, την καταγραφή και την καταστολή, με την περίθαλψη, που ασχολείται με δράσεις στις οποίες δράσεις εμπλέκει μετά και τους κοινωνικούς και Μ.Κ.Ο. και τους επιστημονικούς φορείς.

Άρα, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, για μας το θέμα είναι ζήτημα πολιτικής αντίληψης. Πρέπει να ξεκαθαρίσετε τι προτεραιότητες θέτετε. Θέτετε ως πρώτη προτεραιότητα να μειώσουμε τους θανάτους στα οδικά ατυχήματα ή θέτετε ως πρώτη πολιτική προτεραιότητα το θάνατο της Ολυμπιακής; Αποφασίστε επιτέλους με τι θέλετε να ασχοληθείτε. Αν αποφασίσετε σοβαρά και θέλετε να ξαναδώσουμε τους ανθρώπους, ελάτε να συζητήσουμε. Αλλιώς σας προειδοποιούμε. Θα βρεθείτε υπόλογος για την Ολυμπιακή ενώπιον των ελληνικών και διεθνών δικαστηρίων, γιατί η ευρωπαϊκή επιτροπή, όπως μας καταθέσατε το μνημόνιο αυτό της συμφωνίας, δεν έχει την εξουσία να απαλλάσσει υπόχρεους από την τήρηση των νόμων και δεν έχει η ευρωπαϊκή επιτροπή εξουσία να απαλλάσσει των ποινικών ευθυνών όταν δεν γίνεται έγκυρη αποτίμηση περιουσιακών στοιχείων του ομίλου της Ολυμπιακής. Προσέξτε το, σας αφορά και εσάς και όσους εμπλέκονται σ' αυτό το θέμα.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Π.Α.ΣΟ.Κ.)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι: Οι Υπουργοί Οικονομίας και Οικονομικών και Εξωτερικών κατέθεσαν σχέδια νόμου:

1. «Κύρωση της Απόφασης Νο 63-2/2008 του Συμβουλίου Διοικητών του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου για την αναμόρφωση των μεριδίων ή ψήφων στο Διεθνές Νομισματικό Ταμείο».
2. «Κύρωση της τροποποίησης των Άρθρων Συμφωνίας του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου για τη διεύρυνση της επενδυτικής αρμοδιότητας αυτού».

Παραπέμπονται στην αρμόδια Διαρκή Επιτροπή.

Το λόγο τώρα έχει ο κ. Σηφουνάκης. Ξέρετε, κύριε συνάδελφε, ότι έχετε ένα λεπτό.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, όσον αφορά τα στατιστικά που ανέφερε ο Υπουργός, εγώ έχω από την Στατι-

στική Υπηρεσία συγκεκριμένα στοιχεία. Και έρχομαι σε αυτό που είπα και στον κ. Ξανθόπουλο για τα αστικά κέντρα και τη βελτίωση του κυκλοφοριακού προβλήματος. Στην Αττική μεταξύ Ιουνίου 2007 και Ιουνίου 2008 έχουμε εξακόσια είκοσι εννέα ατυχήματα και είκοσι νεκρούς και τον Ιούνιο του 2008 επτακόσια δεκατρία ατυχήματα, δηλαδή πάνω από εκατό παραπάνω και τριάντα επτά νεκρούς, δηλαδή δεκαεπτά παραπάνω. Στη Θεσσαλονίκη στο αστικό κέντρο έχουμε εκατόν εβδομήντα πέντε δυστυχήματα από τον Ιούνιο του 2007 και έξι νεκρούς και τον Ιούνιο του 2008 εκατόν ενενήντα ατυχήματα και έντεκα νεκρούς για να μην πω τα υπόλοιπα στοιχεία.

Για τα αστικά κέντρα, κύριε Ξανθόπουλε, εγώ σας έφερα ένα παράδειγμα. Σας είπα και πριν. Πηγαίνετε στην Πάρο. Από την Παροικία μέχρι τη Νάουσα είναι μια υπέροχη διαδρομή. Θες να περπατήσεις και σκοτώνεται ο κόσμος. Δεν υπάρχει ένα πεζοδρόμιο. Αυτό ισχύει δυστυχώς σε όλα τα τουριστικά μέρη.

Και επειδή είπε πριν ο κ. Δένδιας για το Βατοπαίδι και τι σχέση έχει εδώ, να σας πω εν συντομία ένα περιστατικό. Ο Δήμος Μυτιλήνης εδώ και πέντε χρόνια ζητά μία οικοπεδική έκταση στο λιμάνι αδόμητη να του παραχωρηθεί η χρήση, προκειμένου να τη δενδροφυτεύσει. Η Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου την ενοίκιασε πρόσφατα σε ένα περιπλανώμενο τσίρκο που έχει τα μικρά αυτοκινητάκια με την λειτουργία του γινόταν συνωστισμός στο κέντρο της πόλης και τράκαραν τα αυτοκίνητα. Επί ένα χρόνο ο κ. Παπαγεωργίου πρόεδρος της Κ.Ε.Δ. και ο κ. Γκράτσιος –εγώ τον ζητάω στο τηλέφωνο και τον ένα και τον άλλο και δεν έχουν βγει– ασχολούνται με το Βατοπαίδι.

Άκουγα σήμερα το πρωί στον «REAL FM» τον κ. Τράγκα, που έλεγε ότι χθες ο κ. Μητσotάκης πήγε στον Καραμανλή και βγήκε από την πίσω πόρτα για να του πει να προστατεύσει τον κ. Παπαγεωργίου, ο οποίος ήταν και παλιός τους συνεργάτης. Ο Αποστόλης Κακλαμάνης τα ξέρει. Είναι δυνατόν ο γενικός διευθυντής της Κτηματικής Εταιρείας του Δημοσίου, ο κ. Γκράτσιος και ο κ. Παπαγεωργίου να μη βγαίνουν σε ένα Βουλευτή; Είναι δυνατόν να μην απαντάνε στο Δήμο Μυτιλήνης επί πέντε χρόνια για να εκχωρήσουν μια έκταση στο κέντρο της πόλης αδόμητη και να τη νοικιάζουν για 2.000 ευρώ σε πλανόδιο τσίρκο; Ακούστε. Τη νοίκιασε η Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου 2.000 ευρώ για ένα μήνα, για να γίνει αυτό το χάος.

Σας ερωτώ, λοιπόν, υπάρχει συσχετισμός ή δεν υπάρχει;

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Να πας να γίνεις καλόγερος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Με τόσα ακίνητα τα οποία μεταβίβαστηκαν σε μηδέν χρόνο, πού να προλάβει ο άνθρωπος να ασχοληθεί με κάτι άλλο; Αυτή είναι η πραγματικότητα σήμερα της Ελλάδας. αυτοί είναι οι κύριοι τους οποίους έχετε τοποθετήσει εκεί. Απαξιούν να απαντήσουν στο τηλέφωνο στο Βουλευτή. Στο Δήμαρχο δεν του απαντάνε σε έγγραφα. Ο Δήμος Μυτιλήνης έχει στείλει δεκαπέντε έγγραφα. Και αναφέρομαι και στην προηγούμενη συντηρητική δημοτική και στη σημερινή προοδευτική δημοτική αρχή. Και δεν απαντάνε αυτοί οι κύριοι. Έτσι έχετε καταντήσει το κράτος.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐσης Αποστολάτος): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Σηφουνάκη.

Η κ. Μαριλίζα Ξενογιαννακοπούλου έχει όλο της το χρόνο, τα τρία λεπτά, αλλά θα σας παρακαλέσω πάρα πολύ να μαζέψουμε το χρόνο ακριβώς σε αυτό που αναλογεί στον καθένα με βάση τον Κανονισμό.

ΜΑΡΙΛΙΖΑ ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Θα προσπαθήσω, κύριε Πρόεδρε. Και να σας συγχαρώ και εγώ για την εκλογή σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐσης Αποστολάτος): Σας ευχαριστώ ιδιαίτερα.

ΜΑΡΙΛΙΖΑ ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ: Θα ήθελα να κάνω τρεις συγκεκριμένες παρατηρήσεις.

Πρώτα απ' όλα αυτή η εξαγγελία από την πλευρά του Υπουργού Μεταφορών κ. Κατζίδης ότι πρόκειται να συγκροτηθεί μία διυπουργική επιτροπή, πιστεύω ότι είναι η πιο σαφής ομολογία του ελλείμματος συντονισμού που υπάρχει –και χαίρομαι που το παραδέχεται ο κύριος Υπουργός– αλλά ταυτόχρονα είναι και

σαφής ομολογία της μεγάλης ανάγκης συντονισμού. Θέλω, όμως, κύριε Υπουργέ, να εκφράσω πραγματικά την αμφιβολία κατά πόσο αυτό το σχήμα που εσείς ανακοινώσατε, μπορεί να ανταπεξέλθει στις ανάγκες που σήμερα όλοι συνάδελφοι απ' όλα τα κόμματα έχουμε αναπτύξει. Εδώ χρειάζεται ένας συντονισμός, ο οποίος να είναι θεσμικός, αποτελεσματικός, με στόχους και με μετρήσιμα μέτρα, όσον αφορά τα αποτελέσματα.

Όσον αφορά, λοιπόν, το συντονισμό και την τάση που υπάρχει να γίνεται ένα πινακ-πόνγκ ως προς τις ευθύνες και τελικά να μην έχει κανείς την ευθύνη σε αυτήν την Κυβέρνηση, το είδαμε σήμερα ανάμεσα στον κύριο Υπουργό Μεταφορών και στον κύριο Υφυπουργό κ. Ξανθόπουλο από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., σε σχέση με τις διαφημιστικές πινακίδες.

Αναφέρθηκε και ο Πρόεδρος ο κ. Κακλαμάνης προηγούμενα και είχα αναφερθεί και εγώ στην πρωτομιλία μου. Δεν μπορεί ο μόνος να λέει «δεν έχουμε ευθύνη» και ο κ. Ξανθόπουλος να λέει «είναι ευθύνη των Ο.Τ.Α.». Επιτέλους κάποιος πρέπει να αναλάβει την ευθύνη. Δεν μπορεί στη Λεωφόρο Κηφισίας να έχουμε συνεχώς τέτοιου είδους ατυχήματα. Ποιος έχει, κύριε Ξανθόπουλε, την ευθύνη για τη Λεωφόρο Κηφισίας; Έχω την αίσθηση ότι την έχει το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.. Άρα, λοιπόν, δεν μπορεί εδώ να γίνεται ένα πινακ-πόνγκ ευθυνών για ένα τεράστιο ζήτημα και πολύ σωστά αυτό αναφέρθηκε από όλους τους συναδέλφους. Υπάρχει η Κυβέρνηση που έχει την ευθύνη και την υποχρέωση συντονισμένα και αποτελεσματικά να απαντάει σε αυτά τα προβλήματα.

Τρίτη παρατήρηση, το θέμα των φορτηγών, πριν θρηνησουμε και άλλα θύματα, γιατί δεν μπορεί σ' αυτήν την χώρα επαναλαμβάνω, όταν έχουμε θύματα, να σκεφτόμαστε, να παίρνουμε αυστηρά μέτρα και μετά από μερικά χρόνια να ερχόμαστε και να τα αναιρούμε. Είπε ο κύριος Υπουργός των Μεταφορών –και το σημείωσα αυτό– ότι δεν είναι δογματικοί προς αυτό το θέμα. Άρα, εγώ κρατάω, κύριε Υπουργέ, ότι θα το ξαναδείτε το ζήτημα αυτό, θα το δείτε με τη σοβαρότητα που έχει. Και επειδή αναφερθήκατε στο τι ισχύει στις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές χώρες, θα ήθελα και εγώ να σας πω, επειδή έχουμε συνυπάρξει και πολλά χρόνια και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ότι ξέρετε πολύ καλά ότι το οδικό σύστημα της χώρας μας και οι δρόμοι οι ελληνοί δεν έχουν καμία σχέση με τους δρόμους τους ευρωπαίους. Συνεπώς όταν θα έχουμε και εμείς το αντίστοιχο οδικό σύστημα και τον αποτελεσματικό έλεγχο για τα θέματα των φορτηγών και γενικώς της κυκλοφορίας, τότε να δούμε ενδεχομένως αυτό που λέτε, τέτοιου είδους ρυθμίσεις. Εγώ πιστεύω και θέλω να επαναλάβω ότι χρειάζεται πολύ μεγαλύτερη αυστηρότητα όσον αφορά το θέμα των φορτηγών και για το ποιες μέρες και ώρες κυκλοφορούν –γιατί όλα τα Σαββατοκύριακα του χειμώνα είναι επικίνδυνα, ιδιαίτερα το χειμώνα και όχι μόνο το καλοκαίρι ή στις γιορτές– και φυσικά πρέπει να δείτε το θέμα όσον αφορά στους ελεγχούς.

Κλείνοντας, επειδή ο κύριος Υπουργός αναφέρθηκε στο θέμα των Μέσων Μαζικών Μεταφορών, θα ήθελα να πω ότι σ' αυτήν την περίπτωση δεν απαξιώνουμε τον Ο.Σ.Ε., δεν ξεπουλάμε την Ολυμπιακή, αλλά ερχόμαστε και στηρίζουμε τις επιχειρήσεις στρατηγικής σημασίας που είναι κρίσιμες για τις μεταφορές και τις επικοινωνίες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐσης Αποστολάτος): Ευχαριστώ ιδιαίτερα το ύψος και το ήθος της κ. Μαριλίζας Ξενογιαννακοπούλου από το ΠΑ.ΣΟ.Κ..

Το λόγο έχει ο κ. Νασιώκας για δύο λεπτά.

ΕΚΤΟΡΑΣ ΝΑΣΙΩΚΑΣ: Θα προσπαθήσω να είμαι μέσα στο χρόνο.

Μετά τις τοποθετήσεις των Υπουργών έγινε απολύτως αντιληπτό και στη Βουλή και στον ελληνικό λαό ότι δεν υπάρχει επιχειρησιακό σχέδιο. Δεν υπάρχει εθνικό στρατηγικό σχέδιο. Υπάρχει μία μελέτη του Τ.Ε.Ε., η οποία όμως δεν είναι σχέδιο, άρα μιλάμε για ένα σχέδιο-φάντασμα. Γιατί; Γιατί, αφού η Κυβέρνηση όταν ήρθε στα πράγματα πριν τεσσεράμισι χρόνια βρήκε σε εξέλιξη ένα εθνικό σχέδιο δράσης, το οποίο όπως είπα και ο κύριος Υπουργός από το Βήμα πέτυχε τους στόχους και

ήταν στη θετική κατεύθυνση, είχε δύο δυνατότητες. Η πρώτη ήταν ολοκληρώνοντας να το αξιολογήσει και η δεύτερη να γίνει ένα καινούργιο, το οποίο θα στηριζόταν πάνω στο προηγούμενο, βελτιωμένο, αλλαγμένο, με στόχους, με μετρήσεις και με προοπτικές. Και κυρίως, πέρα από τη μελέτη, πέρα από τα χαρτιά, πέρα απ' αυτό που κατέθεσε ο κύριος Υπουργός, ο κ. Ξανθόπουλος, χρειαζόταν ένα συντονιστικό πολιτικό όργανο που θα το υλοποιούσε.

Βρήκατε, κύριε Υπουργέ, μια επιτροπή επτά Υπουργών και Υφυπουργών, η οποία συνεδρίαζε κάθε μήνα, έβαζε στόχους και έκανε απολογισμό. Μετά από πέντε χρόνια λέτε ότι θα συγκαλέσετε μια άλλη επιτροπή. Έτσι αμέσως καταλαβαίνετε και αποδέχεστε αυτό το κενό, που δεν είναι δικό σας, εσείς δεν ήσασταν στο Υπουργείο, δεν ήσασταν και στην Κυβέρνηση, αλλά είναι της Κυβέρνησης. Γι' αυτό οι δείκτες επιδεινώθηκαν σε όλους τους τομείς, γιατί δεν υπήρξε κανένα πολιτικό όργανο που να ασχολείται, να εξειδικεύει την όποια μελέτη, τους όποιους στόχους και να τους προχωρεί.

Ένα δεύτερο ζήτημα στο οποίο πάλι ως Κυβέρνηση είστε σε λάθος κατεύθυνση είναι σε σχέση με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και ιδιαίτερα της σταθερής τροχιάς. Αυτή είναι η κατεύθυνση, αυτή είναι και η λύση. Όσους δρόμους και αν φτιάξουμε, όλα τα αυτοκίνητα να βγουν στους δρόμους, πάντα θα υπάρχουν ατυχήματα, ακόμα και αν πάρουμε και όλα τα μέτρα. Και γιατί εκεί είστε σε λάθος κατεύθυνση; Γιατί απαξιώσατε τον Ο.Σ.Ε.. Αυτό είναι πολύ σημαντικό θέμα. Τεσσεράμισι χρόνια σήμερα ο Ο.Σ.Ε. είχε –σας είπα και στην προηγούμενη τοποθέτησή μου– τόσα πολλά ατυχήματα και βρίσκεται σε τέτοια κατάσταση που δεν αποδίδει.

Ακόμα σταμάτησαν οι άνθρωποι να ταξιδεύουν με το τρένο γιατί κόψατε εκείνα τα δρομολόγια που ήταν τα πιο φθηνά, τα λαϊκά και εξυπηρετούσαν τους ανθρώπους. Βρίσκονται όλοι σε νευρική κρίση. Χθες στη Λάρισα είχαμε ένα ατύχημα. Ένας πεζός σκοτώθηκε σε μια ανοικτή διάβαση γιατί κανένας δεν προσέχει τίποτα. Υπάρχει πρόβλημα.

Υπάρχει ένα τρίτο θέμα σημαντικό που ξεπερνάει τις ευθύνες και τις δυνατότητες μιας κυβέρνησης. Είναι η νοοτροπία μας των Ελλήνων ως οδηγών με την επιθετική οδήγηση που κάνουμε. Χρειάζεται και εδώ να προχωρήσει αυτό το σχέδιο να το βάλουμε στα σχολεία ώστε τα παιδιά μας να αποκτήσουν μια άλλη νοοτροπία.

Κύριε Υπουργέ, περιμένουμε να μας πείτε εξειδικευμένους στόχους και να βάλετε και σε μας ευθύνες σε όλους τους Βουλευτές, σε όλα τα κόμματα και σε όλους τους φορείς για το πώς θα προχωρήσουμε σ' αυτό το θέμα από εδώ και πέρα. Ο απολογισμός κάποιων έργων που συνήθως δεν απέδωσαν, κάποια αλλαγή του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που στην ουσία δεν βοηθάει, αλλά και κάποια συγκεκριμένο δεν είναι η λύση. Μιλάμε και μας ακούει ο ελληνικός λαός. Ξέρει ότι χάνονται τόσοι χιλιάδες άνθρωποι κάθε χρόνο. Κυρίως πρέπει να κάνουμε πρόληψη. Αυτό δεν το κάνετε. Κάντε το και θα το στηρίξουμε.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐσης Αποστολάτος): Ο κ. Χαΐδος έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΧΑΪΔΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, και καλή επιτυχία στα καθήκοντά σας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐσης Αποστολάτος): Σας ευχαριστώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΧΑΪΔΟΣ: Κύριε Υπουργέ, παρ' ότι σας το ζήτησα στην πρωτολογία μου δεν αναφερθήκατε ιδιαίτερα στον τομέα της πρόληψης, στον τομέα της νοσηλείας, της περίθαλψης, της αποκατάστασης των παιδιών από τα τροχαία. Η κατάσταση σε αυτόν τον τομέα επιδεινώνεται. Δεν μιλήσατε για τα νηπιαγωγεία που βρίσκονται δίπλα σε πολυσύχναστους δρόμους οι οποίοι πολλές φορές μετατρέπονται σε χώρους παιχνιδιού για τα παιδιά αφού δεν υπάρχουν αυλές. Δεν μιλήσατε για τις επικίνδυνες διαβάσεις ούτε για τις ελλείψεις σχολικών τροχονόμων. Δεν μιλήσατε για την αύξηση των νεαρών χρηστών αλκοόλ οι οποίοι οδηγούν κυρίως δίκυκλα. Δεν μιλήσατε για τα αρνητικά προβλήματα πρότυπα από την κυρίαρχη αντίληψη.

Σε όλα αυτά η πολιτεία εθελουφλεί και η Κυβέρνηση κωφεύει. Απλώς διεπόμενη από την φιλελεύθερη αντίληψη την αυταρ-

χική, αυξάνει τα πρόστιμα. Αλήθεια πόσο εκτιμάται η ζωή ενός παιδιού και πώς το πρόστιμο από μόνο του μπορεί να αποτρέψει την παραβατικότητα των πλουσίων που έχουν να πληρώσουν. Είναι φανερό ότι δεν επαρκεί μόνο το πρόστιμο. Αλλά και στον τομέα της έγκαιρης αντιμετώπισης, της γρήγορης διακομιδής της νοσοκομειακής περίθαλψης και της καλύτερης αποκατάστασης τα πράγματα χειρότερα ψαφ. Η υποχρηματοδότηση του Ε.Σ.Υ., οι ελλείψεις εξειδικευμένου προσωπικού και εξοπλισμού στο Ε.Κ.Α.Β., η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η απουσία τραυματιολογικών κέντρων, η απουσία παιδιατρικών νοσοκομείων εκτός Αθηνών, οι ελλείψεις κλινών εντατικής παιδών και η απουσία κέντρων αποκατάστασης παιδών δημιουργούν δύσκολες συνθήκες και επιδεινώνουν την πρόγνωση αυτών των παιδιών φέρνοντας σε δύσκολη κατάσταση τους γονείς οι οποίοι δεν έχουν εναλλακτικές λύσεις.

Γι' αυτά τα συγκεκριμένα προβλήματα πρέπει να κάνει κάτι άμεσα η Κυβέρνηση. Γι' αυτά πρέπει να μας μιλήσετε, κύριε Υπουργέ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐσης Αποστολάτος): Ο κ. Λαμπίρης έχει το λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ: Σας συγχάρω και εγώ, κύριε Πρόεδρε, με τη σειρά μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐσης Αποστολάτος): Σας ευχαριστώ πολύ.

ΗΛΙΑΣ ΛΑΜΠΙΡΗΣ: Είπε ο Πρόεδρος κ. Σιούφας ότι μια κωμόπολη χάνεται κάθε χρόνο. Μίλησε πολύ σεμνά γιατί ουσιαστικά χάνεται μια πόλη όπως το Ρέθυμνο, όπως η Κόρινθος, η Καλαμάτα. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Το ανησυχητικό είναι ότι δεν υπάρχει συντονισμός μεταξύ των Υπουργείων. Αυτό είναι και το πιο ουσιαστικό.

Αναφέρθηκε ο κ. Ξανθόπουλος στον βόρειο οδικό άξονα της Κρήτης και στα τροχαία ατυχήματα που γίνονται σε αυτόν. Δεν είναι, όμως, μόνον ο βόρειος άξονας. Δεν γίνονται μόνο εκεί ατυχήματα. Ο νότιος άξονας αναφέρεται στο χωροταξικό αλλά μέχρι τις Μοίρες. Όταν λέμε νότιο άξονα εμείς εννοούμε ότι συμπεριλαμβάνει και το Νομό Ρεθύμνης και το Νομό Χανίων.

Θα πρέπει, σας παρακαλώ, να το δείτε αυτό το θέμα, αναφορικά με το νότιο άξονα της Κρήτης, που έχει σχέση και με τα τροχαία ατυχήματα που γίνονται σ' αυτές τις περιοχές.

Θα μπορούσε κανείς να ανατρέψει αυτήν την εικόνα και συνοπτικά οι προσπάθειες νομίζω ότι θα πρέπει να στρέφονται στις εξής κατευθύνσεις.

Πρώτον, στην πρόληψη των τροχαίων, που έχει σχέση με την εκπαίδευση είτε από το σχολείο, αλλά και στη σχολή οδηγών αργότερα. Η πρόληψη έχει σχέση με την καλλιέργεια μιας κοινωνικής συνείδησης και καλύτερης αστυνόμευσης, με την καταπολέμηση της οδήγησης υπό επήρεια αλκοόλ, επιβολή ζωής ασφάλειας και κράνους και βελτίωση του οδικού δικτύου, όπως αναφέρθηκε και στην Κρήτη.

Δεύτερον, στην οργάνωση και εφαρμογή συστήματος προνοσοκομειακής υποστήριξης και ασφαλούς μεταφοράς του τραυματία στο τραυματιολογικό κέντρο, όπου οριστικά θα αντιμετωπιστεί ο τραυματίας.

Τρίτον, στην ίδρυση, οργάνωση και υποστήριξη της λειτουργίας σύγχρονων κέντρων αποκατάστασης που στερείται η χώρα μας. Δύο –τρία κέντρα αποκατάστασης υπάρχουν και αυτά είναι στην Αθήνα. Στην περιφέρεια δεν υπάρχει απολύτως τίποτα.

Τέταρτον και τελευταίο, στην προώθηση κοινωνικής πολιτικής που θα δίνει βαρύτητα στην ενσωμάτωση του ανάπηρου στο κοινωνικό σύνολο, ώστε να μην πάψει να αποτελεί ενεργό κοινωνική μονάδα.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐσης Αποστολάτος): Σας ευχαριστούμε, κύριε Λαμπίρη.

Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, κ. Χατζηδάκης, έχει το λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Ακούστε και τον κ. Σταθάκη πρώτα, κύριε Υπουργέ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Να μιλήσει πρώτα και ο κ. Σταθάκης.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών

και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, δεν έχω καμμία αντίρρηση να μιλήσει πρώτα ο κ. Σταθάκης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαϊτήσης Αποστολάτος): Σας ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Ο κ. Σταθάκης έχει το λόγο.

ΑΡΗΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σας εύχομαι καλή δύναμη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαϊτήσης Αποστολάτος): Σας ευχαριστώ, ομολογώ ότι χρειάζεται πολύ.

ΑΡΗΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Είναι τιμή για μένα αυτό που είπατε και αυτό που ακούστηκε απ' όλους τους συναδέλφους, όπως είναι και μεγάλη ευθύνη βέβαια. Θα μιλήσω πολύ απλά.

Άκουσα να λένε συνάδελφοί μας ότι για τα τροχαία δυστυχήματα φταίνε οι δρόμοι, τα αυτοκίνητα και ο οδηγός. Δεν φαίνεται ούτε οι δρόμοι, ούτε τα αυτοκίνητα. Κανένας δρόμος δεν έστριψε μόνος του ή δεν δημιούργησε λακκούβες για να μας σκοτώσει, όπως και κανένα αυτοκίνητο δεν ξεκίνησε μόνο του να πάει να πέσει στον γκρεμό.

Ο άνθρωπος φταίει για όλα, αλλά πρέπει να ψάξουμε ποιος άνθρωπος, δηλαδή μπορεί να είναι ο άνθρωπος –Υπουργός, που δεν παίρνει τα κατάλληλα μέτρα, ο άνθρωπος –κατασκευαστής, που κάνει έναν δρόμο με κακοτεχνίες ή με παραλείψεις ή με πολύ μεγάλη οικονομία για να κερδίσει περισσότερα, ο άνθρωπος που είναι στο Υπουργείο και υπογράφει ότι το έργο ήταν τέλει, (με το αζημίωτο βέβαια η υπογραφή), ο εργολάβος που αφήνει παγίδες στους δρόμους, οι εκπαιδευτές που λαδώνονται, εμείς που τους λαδώνουμε, οι πεζοί που περνούν έξω από τις διαβάσεις.

Πρέπει λοιπόν κάποια στιγμή να ασχοληθούμε με αυτά και πρέπει οπωσδήποτε να κάνουμε μια εκστρατεία ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης για να καταλάβουμε όλοι γιατί σκοτωνόμαστε και να φροντίσουμε πάρα πολύ την πρόληψη.

Ακούω δηλαδή συναδέλφους μου δημοσιογράφους να λένε «οδηγοί μην περνάτε με κόκκινο, γιατί από αύριο αρχίζει σφάρι της Τροχαίας και το πρόστιμο είναι διπλάσιο». Αυτό δεν οδηγεί πουθενά. Το σωστό είναι να βγαίνουμε και να λέμε «μην περνάτε με κόκκινο, γιατί πέρυσσι τριακόσιοι άνθρωποι σκοτώθηκαν, όταν οι ίδιοι ή κάποιοι άλλοι πέρασαν με κόκκινο», για να καταλάβουμε ποια είναι η αλήθεια, και τι πρέπει να προσέχουμε.

Να πούμε στις μαμάδες πως όταν τρακάρουμε με τριάντα χιλιόμετρα την ώρα, είναι σαν να πέφτουμε από το δεύτερο όροφο, με πενήντα χιλιόμετρα την ώρα είναι σαν να πέφτουμε από τον πέμπτο όροφο και με εκατό χιλιόμετρα την ώρα είναι σαν να πέφτουμε από ουρανοξύστη.

Να πούμε επίσης στις μαμάδες ότι τα αυτοκίνητα, όλα τώρα πια, έχουν αυτόματες ζώνες ασφαλείας και ότι αν βάλουμε ένα παιδάκι που ζυγίζει λιγότερο από τριάντα πέντε κιλά σε αυτόματη ζώνη ασφαλείας –(το γράφουν όλοι οι κατασκευαστές, αλλά δεν το διαβάζει κανείς)- η ζώνη ασφαλείας θα ανοίξει και δεν θα προστατέψει το παιδί. Θα σκοτωθεί το παιδάκι. Πρέπει, λοιπόν, να κάνουμε τέτοιες ενημερώσεις στον κόσμο και μακάρι να βοηθήσουν όλα τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης.

Πρέπει να αρχίσουμε να σεβόμαστε τους πεζούς. Σ' όλα τα μέρη του κόσμου αν κατεβάσεις το πόδι σου από το πεζοδρόμιο έξω από τη διάβαση, όπου και να 'σαι, θα σταματήσει το αυτοκίνητο. Εδώ εμείς, όταν κατεβάσει κάποιος το πόδι του από το πεζοδρόμιο για να περάσει απέναντι καταφέρνουμε να πατούμε το κλάξον, να επιταχύνουμε, και να τον μουντζώνουμε μέχρι να βρει σωτηρία στο απέναντι πεζοδρόμιο.

Πρέπει να σκεφθούμε πάλι τα όρια. Άκουσα από τον Υπουργό κύριο Ξανθόπουλο ότι αλλάζουν τα όρια. Κάτι που είχα ζητήσει και με ερώτησή μου πριν από πέντε χρόνια περίπου. Γιατί τα όρια που υπάρχουν μέχρι τώρα, των είκοσι και τριάντα χιλιομέτρων, πρώτον, μας κάνουν με το ζόρι παραβάτες και δεύτερον, μας μαθαίνουν να αδιαφορούμε για όλα τα σήματα. Γιατί βλέπουμε το όριο των είκοσι χιλιομέτρων σε μια ευθεία σ' έναν επαρχιακό δρόμο και λέμε: «αυτό το έβαλε κάποιος ανόητος». Οπότε όταν πάμε κάπου αλλού, όπου κάποιος από το Υπουργείο έχει μελετήσει ότι το όριο πρέπει να είναι εβδομήντα χιλιόμετρα, εμείς λέμε: «κι αυτό το έβαλε κάποιος ανόητος», περνάμε με εκατόν είκοσι χιλιόμετρα και σκοτωνόμαστε.

Επίσης, πρέπει να καταλάβει η Τροχαία ότι η υπερβολική ταχύτητα –διότι μιλάμε όλοι για υπερβολική ταχύτητα κι ότι όλα οφείλονται στην υπερβολική ταχύτητα- δεν είναι ένα απόλυτο νόμμο. Δηλαδή, τα εκατόν είκοσι χιλιόμετρα την ώρα σ' έναν αυτοκινητόδρομο, όταν το αυτοκίνητο είναι εντάξει, όταν δεν υπάρχει κυκλοφορία, όταν εμείς είμαστε σε καλή φυσική κατάσταση, όταν δεν έχουμε πιει, δεν έχουμε κουραστεί, δεν έχουμε φάει πολύ, μπορεί να μην είναι επικίνδυνα και δεν είναι επικίνδυνα. Τα τριάντα χιλιόμετρα την ώρα όμως σ' έναν δρόμο της πόλης είναι πάρα πολύ επικίνδυνα.

Επίσης πρέπει να ασχοληθούμε –ως Αστυνομία λέω τώρα- με την πρόληψη. Και θα έπρεπε η Αστυνομία να πηγαίνει –πολύ απλά πράγματα είναι αυτά- έξω από τα νυχτερινά κέντρα και να λέει στους ανθρώπους: Δεν σε γράφω, αλλά «Εσύ, παιδάκι μου, μην οδηγήσεις γιατί έχεις πιει πάρα πολύ. Όχι στήνομαι εκατό μέτρα πιο πέρα να σε γράψω για να πληρώσεις πρόστιμο και να λες ότι το κάνουν για να μαζέψουν λεφτά. Πάω εκεί που θα ξεκινήσει ο άλλος και του λέω: «Μην οδηγήσεις εσύ. Δεν είσαι σε κατάσταση να οδηγήσεις. Να οδηγήσει κάποιος άλλος». Ή βάζω τις γυναίκες τροχονόμους εδώ στο Σύνταγμα ή οπουδήποτε, σ' ένα φανάρι όπου δεν εμποδίζουν, για να σταματήσουν μια μάνα και να της πουν να βάλει το παιδάκι της πίσω ή να πουν σε κάποιον να φορέσει τη ζώνη του.

Ή να ενημερωθεί η Τροχαία, που δεν το ξέρει, –γιατί το έχω ψάξει αυτό- για το ποια κράνη μας προστατεύουν από τον τραυματισμό και ποια μας γλυτώνουν μόνο από την κλήση και από τη βροχή. Γιατί υπάρχουν κράνη που δεν έχουν το εσωτερικό μέσα, την επένδυση, που δεν κουμπώνουν καλά ή που έχουν λήξει. Γιατί τα καλά κράνη έχουν κι ημερομηνία λήξεως. Δεν μας τα έχει πει κανείς αυτά. Και ο τροχονόμος όταν βλέπει κάποιον να έχει κάτι στο κεφάλι του, μια «κατσαρόλα» ή οτιδήποτε άλλο, δεν τον γράφει, γιατί έχει κάτι στο κεφάλι του. Πρέπει λοιπόν να τον σταματήσουμε, όχι για να τον γράψουμε, αλλά για να του πούμε ότι «αυτό που έχεις δεν σε προστατεύει». Και έτσι θα τον κερδίσουμε αυτόν τον άνθρωπο.

Τώρα που είπα για τη μέθη θέλω να προσθέσω –νομίζω ότι το έχω ξαναπεί εδώ- ότι οι τροχονόμοι δεν κάνουν καλά τη δουλειά τους και φοβούνται πάρα πολύ να «πιάσουν» κάποιον που είναι κάποιος ή που πιστεύει ότι είναι κάποιος. Βλέπουμε τα υπουργικά αυτοκίνητα να περνάνε με κόκκινο, να περνάνε έξω από τις διπλές διαχωριστικές γραμμές και να μην τους γράφει κάποιος τροχονόμος. Στη Δανάη η Τροχαία πήρε το δίπλωμα του μελλοντικού πρωθυπουργού της χώρας, του Χάνς Ένκελ, επειδή τον έπιασε να οδηγεί έχοντας πιει ένα ποτηράκι παραπάνω! Και ο άνθρωπος βγήκε στην τηλεόραση και είπε: «Αφού δεν μπορώ να οδηγήσω το αυτοκίνητό μου σύμφωνα με τους νόμους της χώρας μου, δεν μπορώ να οδηγήσω και τη χώρα μου, άρα λοιπόν παραιτούμαι». Και σηκώθηκε κι έφυγε.

Στην Αγγλία γράψανε το αυτοκίνητο της Ελισάβετ που πήγε ανάποδα σε μονόδρομο.

Στην Αυστραλία γράψανε τον Πρωθυπουργό της χώρας επειδή τον είδαν στην τηλεόραση να μην φοράει ζώνη. Κι εδώ πέρα ο καθένας κάνει ό,τι θέλει! Κοιτάξτε τους Βουλευτές –όχι όλους, αλλά τέλος πάντων πάρα πολλούς Βουλευτές- που περνάνε τη ζώνη πίσω από την πλάτη για να μην ακούγεται ο βομβητής και λένε: «εμάς δεν πρόκειται να μας γράψει κανείς». Το θέμα δεν είναι να μην μας γράψει ο τροχονόμος. Το θέμα είναι να μην μας γράψουν την άλλη μέρα οι εφημερίδες.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Να μην μας γράψει ο Άγιος Πέτρος!

ΑΡΗΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Ο Άγιος Πέτρος. Ή πάρα πολλοί Βουλευτές και Υπουργοί –ή οι νομάρχες πάνω στη βόρεια Ελλάδα- δεν φορούν κράνος τις ημέρες όπως είναι ας πούμε «η Ημέρα χωρίς Αυτοκίνητο», ή όταν έχει κυκλοφοριακό πρόβλημα, γιατί αν φορέσουν κράνος δεν θα τους γνωρίσει κανείς. Ενώ όταν κυκλοφορούν χωρίς κράνος λένε: «Μπράβο στον Υπουργό που κυκλοφορεί με μηχανάκι».

Πρέπει να γίνονται εξετάσεις των οδηγών με τελειώς διαφορετικό τρόπο. Τώρα μας μαθαίνουν να οδηγούμε με σαράντα χλμ/ώρα, μας εξετάζουν με σαράντα χλμ/ώρα και μετά παίρνουμε το δίπλωμα και οδηγούμε την άλλη μέρα με διακόσια

χλμ/ώρα, χωρίς να μας έχει πει κανείς πώς οδηγούμε στη βροχή, πώς οδηγούμε στο χιόνι, πώς οδηγούμε σε κατήφορο, σε στρόφες. «Δεν πειράζει, λένε, πήραμε το δίπλωμα και θα μάθουμε.»

Δεν έχουμε μάθει όμως να κάνουμε αυτό που κάνουν οι πιλότοι. Όταν πάρει το δίπλωμά του ο πιλότος, πάει συγκυβερνήτης στο μικρό αεροπλάνο, μετά συγκυβερνήτης στο μεγαλύτερο, φθάνει συγκυβερνήτης στο πολύ μεγάλο και ξαναρχίζει κυβερνήτης από το μικρό.

Εμείς παίρνουμε το δίπλωμα με «λάδωμα» και πολύ συχνά το αγοράζουμε και για τα παιδιά μας –για να μην ταλαιπωρηθούν τα «κακόμοιρα»- δηλαδή του αγοράζουμε μια «άδεια οπλοφορίας» να σκοτώσει κάποιον ή να αυτοκτονήσει –είμαστε και πολύ περήφανοι γι' αυτό- και τον αφήνουμε την άλλη μέρα να τρέχει με όσα χιλιόμετρα θέλει.

Πρέπει να ασχοληθούμε λίγο και με την ευθύνη των μηχανικών. Στα αεροπλάνα –που αναφέρθηκα πριν λίγο- οι μηχανικοί υπογράφουν κάθε εργασία που κάνουν για να έχουν την ευθύνη και κάνουν μόνο αυτό που λέει ο κατασκευαστής.

Εμείς εδώ πάμε στο συνεργείο, μας λέει ο μηχανικός «δεν έχεις καλά φρένα, δεν έχεις αμορτισέρ», και εμείς λέμε «καλά, αλλά τώρα δεν έχω λεφτά, θα έλθω μια άλλη φορά να μου το φτιάξεις τότε» ή πάμε στα ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο. και μας λένε «το αυτοκίνητό σου δεν περνάει» και του λέμε «έλα μωρέ, φίλοι είμαστε εμείς, πελάτες είμαστε, δωσ' μου ένα χαρτάκι».

Επίσης, άκουσα τη συνάδελφο κ. Λιάνα Κανέλλη να μιλά για τα αναγομωμένα λάστιχα. Υπάρχουν σαφέστερες προδιαγραφές για το πότε μπορούμε να βάλουμε αναγομωμένα λάστιχα και ποια εποχή, γιατί το καλοκαίρι απαγορεύονται αυστηρώς και διά ροπάλου σε όλο τον κόσμο.

Όμως, εμείς βλέπουμε εδώ φέτες να έχουν φύγει από λάστιχα φορτηγών και δεν λέει κανείς, «γιατί έβαλες τέτοια λάστιχα τώρα το καλοκαίρι»; Ούτε ξέρει κάποιος να τα ελέγξει, γιατί δεν έχει μάθει κανείς στους τροχονόμους πότε πρέπει να βάζουμε τέτοια λάστιχα και πώς να ελέγξουν αν το λάστιχο είναι καλό ή όχι.

Όπως επίσης ένα λάστιχο μπορεί να έχει το πέλμα που χρειάζεται, αλλά να είναι είκοσι ετών και αν ρωτήσετε τους τροχονόμους, δεν ξέρει κανένας να βρει από το λάστιχο την ηλικία του γιατί μπορεί να είναι δεκαπέντε χρονών, να έχει ξεραθεί –επειδή είναι μέσα σε κάποια αποθήκη- κι εμείς το παίρνουμε και λέμε «έχει πέλμα» και το βλέπει και ο τροχονόμος ότι έχει πέλμα.

Κάτι άλλο που πρέπει να φροντίσουμε πάρα πολύ –και ως προς αυτό, κάποια στιγμή θα έπρεπε να δημιουργηθεί ο φορέας που λέγαμε και όχι τώρα τα δήθεν συναρμόδια Υπουργεία που δεν βρίσκονται όσο συχνά πρέπει να ασχοληθούν με όλα τα θέματα- είναι αυτό το καινούργιο «φρούτο» που αναφέρθηκε και προηγουμένως, που έχουμε γεμίσει ισοτιούτα και ιδιώτες που δήθεν βγάζουν κάποια βιβλία –που είναι γεμάτα λάθη και ανεξέλεγκτα μπαίνουν στα σχολεία - και στοχεύουν στα χρήματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Λένε δηλαδή «βγάλαμε ένα βιβλιαράκι, γράφει κάτι για την οδική ασφάλεια, πάμε στην Ευρωπαϊκή Ένωση και μας δίνει χρήματα».

Αυτά τα χρήματα θα έπρεπε να πηγαίνουν σε κάποιο φορέα, σε ένα Υπουργείο –δεν ξέρω πού- και το Υπουργείο να ελέγχει τι δουλειά κάνει ο καθένας και αν κάνει δουλειά ή αν του αναθέτει δουλειά, να του δίνει τα χρήματα αυτά. Όχι να πηγαίνει ο καθένας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και να παίρνει χρήματα.

Υπάρχουν άνθρωποι που τους ξέρει η πιάτσα και τους λένε «κυνηγούς συνεδρίων». Αυτοί κάνουν συνέδρια και βγάζουν και βιβλία, για να πάνε να πάρουν τα χρήματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Επίσης, θα έπρεπε κάποια στιγμή να κάνουμε κι εμείς εδώ στην Ελλάδα έναν αριθμό για βοήθεια γενικώς. Σε όλη την Ευρώπη υπάρχει το «112». Παίρνεις, λοιπόν, το «112» και σε ρωτά «με ποιον να σε συνδέσω;» και λες «έγινε ένα δυστύχημα, ειδοποιήστε την Πυροσβεστική, την Αστυνομία, το γερανό...». Εμείς πρέπει να θυμόμαστε τηλεφωνα απέξω και να παίρνουμε διάφορες υπηρεσίες και να περιμένουμε ότι θα μας συνδέσουν, για να πούμε ότι έγινε ένα τροχαίο δυστύχημα.

Ακόμη, πρέπει να ή να αρχίσουν να γίνονται μαθήματα Πρώτων Βοηθειών σε όλους τους οδηγούς κύριε Υπουργέ, γιατί –οι γιατροί το ξέρουν πολύ καλά ότι- από φιλότιμο εμείς οι Έλληνες σκοτώνουμε τους τραυματίες. Δηλαδή, βλέπουμε έναν τραυματία, πάμε κοντά στο αυτοκίνητο να προσφέρουμε βοήθεια, δεν ξέρουμε τι ακριβώς πρέπει να κάνουμε, τον τραβάμε έξω από το αυτοκίνητο σαν να είναι τσουβάλι, τον βάζουμε στο πίσω κάθισμα, τον πάμε στο νοσοκομείο και μας λέει ο γιατρός: «ό,τι δεν έπαθε από το τρακάρισμα, του το προκαλέσατε εσείς»!

Πρέπει, λοιπόν, να μάθουμε πώς να προσφέρουμε Πρώτες Βοήθειες και θα σας πω ότι οι πυροσβέστες στην Αμερική λένε «δεν βγάζουμε τον άνθρωπο μέσα από το αυτοκίνητο, βγάζουμε το αυτοκίνητο πάνω από τον άνθρωπο, για να μην τον πειράζουμε καθόλου. Για να μη μείνει παράλυτος».

Τέλος, επειδή αναφέρθηκε και ο Πρόεδρος στη Διακομματική Επιτροπή, πιστεύω ότι είναι πάρα πολύ καλά αυτό, δηλαδή μια Μόνιμη Διακομματική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, αλλά δεν ξέρω ποιος θα την ακούει. Και η δική μου η σκέψη είναι ότι αν κάνουμε τέτοια επιτροπή, πρέπει να κάνουμε δουλειά, όχι να βγάλουμε την υποχρέωση.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαίτης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε πολύ τον κ. Σταθάκη.

Νομίζω ότι η ατμόσφαιρα της Αίθουσας καταδηλοί τον επαίοντα λόγο σας, τον εξειδικευμένο, με το γλαφυρό και μελίχιο τρόπο που μας εξηγήσατε πολύ σοφά και χρήσιμα πράγματα για το θέμα που μιλάμε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο για δέκα λεπτά.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, η ομιλία του κ. Σταθάκη όταν θα το πείτε στον κ. Σιούφα, θα συμφωνήσει, να μοιραστεί στα παιδιά των σχολείων που έρχονται εδώ, αφού την «κτενίσει» καλύτερα...

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΗΦΟΥΝΑΚΗΣ: Αυτό ήταν απόσπασμα βιβλίου του.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ: Εδώ μέσα ειπώθηκαν αυτά τα πράγματα και είναι πάρα πολύ χρήσιμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαίτης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ήταν χωρίς καμμία αμφιβολία χρήσιμη η συζήτηση που έγινε για το θέμα. Διαπιστώσαμε πράγματι πως, σε σχέση με τις περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης των είκοσι επτά, το πρόβλημα στην Ελλάδα είναι οξύτερο.

Από την άλλη πλευρά –και αυτό το λέμε λιγότερο συχνά και νομίζω ότι αδικεί όλους τους ανθρώπους που έχουν προσπαθήσει και από τη θέση του Υπουργού και από τη θέση του Βουλευτή και από τη θέση του υπαλλήλου διαφόρων Υπουργείων– χωρίς καμμία αμφιβολία, όλα τα τελευταία χρόνια υπάρχει βελτίωση που αποδεικνύεται με συγκεκριμένα στοιχεία.

Ξέρω ότι στην Ελλάδα έχουμε μία τάση πάντοτε να προβάλλουμε την αρνητική πλευρά, όχι μόνο στην πολιτική ζωή, όταν συζητάμε μεταξύ μας, αλλά και στην κοινωνία. Και οι εφοπλιστές, αν τους ρωτήσεις πώς πάνε, συνήθως θα σου γκρινιάξουν ότι δεν έχουν αυτά που περίμεναν να βγάλουν. Όμως, είναι μια πραγματικότητα ότι στην οδική ασφάλεια έχουμε ένα μεγάλο πρόβλημα, αλλά έχουμε και μια βελτίωση σε σχέση με προηγούμενα χρόνια που αποδεικνύεται από στοιχεία. Υπάρχει μια καθοδική τάση.

Τρίτον, θέλω να σημειώσω ότι οι κυβερνήσεις –και οι προηγούμενες και η σημερινή- έχουν συγκεκριμένη δράση, η οποία αντικατοπτρίζεται, εάν θέλετε και στη βελτίωση των στοιχείων. Εμείς, παρ' ότι αμφισβητήθηκε αυτό, έχουμε το δεύτερο Στρατηγικό Σχέδιο για την Οδική Ασφάλεια, 2006-2010. Αρέσει δεν αρέσει σε κάποιους υπάρχει, το δημιουργήσε το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και εφαρμόζεται.

Με βάση το σχεδιασμό αυτόν, ψηφίσαμε τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας –τον ψήφισε η Βουλή- ο οποίος έχει μικρά, αλλά όχι αμελητέα αποτελέσματα. Και με βάση αυτό το σχεδιασμό,

προχωρούμε στην επέκταση των πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής, προχωρούμε στις πίστες για την εξέταση των οδηγών, προχωρούμε στην αναθεώρηση του συστήματος εξετάσεων των οδηγών και του συστήματος με το οποίο λειτουργούν τα Κ.Τ.Ε.Ο., προκειμένου να υπάρχει μεγαλύτερη διαφάνεια στο σύστημα.

Επίσης, θέλω να σημειώσω ότι η Τροχαία, που αποτελείται, επίσης, από Έλληνες -θέλω να πω ότι όλοι είμαστε μέρος του ίδιου συστήματος και δεν είναι οι άγγελοι και οι διάβολοι- συνεχίζει να κάνει τη δουλειά της με εντεινόμενους ρυθμούς, όπως αποδεικνύει ο αριθμός των ελέγχων και την ίδια στιγμή, οι τροχαίες παραβάσεις σε κάποιους συγκεκριμένους τομείς περιορίζονται.

Παράλληλα, αναφέρθηκε στις δράσεις του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και δεν σημείωσα -το ανέφερε κάποιος συνάδελφος, προηγουμένως, για το Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης- ότι προσθέτει στο Ε.Κ.Α.Β. εξακόσιες θέσεις για πληρώματα ασθενοφόρων και επιπλέον, διακόσιες πενήντα θέσεις για διασώστες, πράγμα το οποίο και αυτό από την πλευρά του μπορεί να συμβάλει ακόμη περισσότερο στην αντιμετώπιση του προβλήματος.

Επίσης, δεν ανέφερα ότι από τη δική μας πλευρά, από την πλευρά του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, έχουμε προχωρήσει στη διάθεση έξι κινητών Κ.Τ.Ε.Ο. στις νομαρχίες της περιφέρειας που το χρειάζονται λόγω της ιδιομορφίας τους, κυρίως οι νησιωτικές νομαρχίες. Έχουμε αναβαθμίσει τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων, συμμορφούμενοι προς τις επιταγές του Κοινοτικού Δικαίου. Τα οχήματα υποχρεούνται συχνότερα πια να περνάνε από τεχνικό έλεγχο. Έχουμε, επίσης, προχωρήσει στην ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο της οδηγίας για την επιμόρφωση των επαγγελματιών οδηγών, διαμορφώνοντας ένα νέο και αξιόπιστο σύστημα -θέλω να πιστεύω- αναφερόμενος σε μια παρατήρηση του κυρίου Παπουτσή.

Πάλι αναφερόμενος σε παρατήρηση του κ. Παπουτσή, θέλω να πω ότι μόλις την προηγούμενη εβδομάδα, η Βουλή έδωσε εξουσιοδότηση στην Κυβέρνηση να προχωρήσει στην ενσωμάτωση στην εθνική νομοθεσία της κοινωνικής νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τους επαγγελματίες οδηγούς, για το ωράριό τους, το οποίο σε κάποιες περιπτώσεις πράγματι μπορεί να είναι υπεύθυνο για την πρόκληση ατυχημάτων.

Η προσπάθεια, χωρίς καμμία αμφιβολία, πρέπει να συνεχιστεί και όχι μόνο να συνεχιστεί, αλλά και να ενταθεί, αναλαμβάνοντας ο καθένας τις ευθύνες του και πρώτη η Κυβέρνηση τις δικές της ευθύνες, χωρίς καμμία αμφιβολία. Στην προσπάθεια αυτή πρέπει να μην ξεχνάμε τη μάχη που έχουμε να δώσουμε με τη νοοτροπία όλων μας. Και δεν εξαιρώ κανέναν, ούτε θέλω να παραστήσω τον εισαγγελέα, γιατί όλοι είμαστε μέλη της ίδιας κοινωνίας.

Αυτή είναι η προσπάθεια που κάνουμε με τις τηλεοπτικές καμπάνιες και στην προσπάθεια αυτή βοηθούν και διάφορες μη κυβερνητικές οργανώσεις. Δεν υπάρχει τρόπος αξιολόγησης της δράσης των μη κυβερνητικών οργανώσεων, τις αξιολογεί η ίδια η κοινωνία. Εμείς, από την πλευρά μας, είμαστε ιδιαίτερα φειδωλοί στη χρηματοδότηση τέτοιου είδους οργανώσεων.

Και προς άρση πάσης παρεξηγήσεως, θέλω να πω ότι το έγγραφο που παρουσίασε ο κ. Τσιόκας δεν αφορά στο δικό μας Υπουργείο, ούτε κανένα άλλο Υπουργείο.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Το διακρίνισα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Αφορά αίτημα για χρηματοδότηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Τι συμβαίνει ακριβώς; Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανέλαβε την πρωτοβουλία για το λεγόμενο European Road Safety Chart, τον Ευρωπαϊκό Χάρτη Οδικής Ασφάλειας και εθελοντικά μπορεί να γίνονται μέλη αυτής της πρωτοβουλίας διάφορες οργανώσεις. Από εκεί και μετά, για το ποιος χρηματοδοτείται και ποιος δεν χρηματοδοτείται για δράσεις στην οδική ασφάλεια από την πλευρά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αρμόδια είναι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Δεν είναι αρμόδιο το Υπουργείο, ούτε κανένα άλλο Υπουργείο πουθενά και σε καμμία άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επομένως, είναι πιθανόν ένα ζήτημα το οποίο πρέπει

να εξεταστεί, αλλά δεν είναι αρμοδιότητα κανενός Υπουργού να το αντιμετωπίσει. Και το λέω μετά λόγου γνώσεως και μετά από έλεγχο που έκανα και με τις υπηρεσίες του Υπουργείου.

Η συντονιστική διυπουργική επιτροπή που θα γίνει, χωρίς καμμία αμφιβολία είναι ένα βήμα μπροστά. Μπορεί να έπρεπε να γίνει νωρίτερα. Και τώρα, όμως, δεν μπορούμε να μειώνουμε τη σημασία της. Θα βοηθήσει στον καλύτερο συντονισμό και έχει προστιθέμενη αξία, όπως θα βοηθήσει και η διακομματική επιτροπή της Βουλής. Αλλά να ξέρετε ότι τα θεσμικά όργανα, είτε αφορούν στη Βουλή είτε αφορούν στην Κυβέρνηση, δεν μπορούν από μόνα τους να παραγάγουν αποτελέσματα. Χρειάζεται και η λειτουργία τους ουσιαστικά και καθημερινά.

Και το λέω αυτό, γιατί θυμάμαι μια συζήτηση που είχαμε κάνει -νομίζω ότι μπορώ να την αναφέρω- με τον κ. Σταθάκη, ο οποίος δεν μου είχε κρύψει την απογοήτευσή για τη διακομματική επιτροπή της Βουλής που υπήρχε -δεν είναι η πρώτη φορά που δημιουργείται- για την οδική ασφάλεια και μου έλεγε ότι σε πολλές συνεδριάσεις οι συνάδελφοι οι οποίοι προσήρχοντο ήταν πολύ λίγοι. Δεν το λέω για να πω ότι εγώ εάν ήμουν στην επιτροπή θα ήμουν τακτικό μέλος.

ΑΡΗΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ: Μόνο δύο είχαν έρθει.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών): Δύο λέει ο κ. Σταθάκης.

Το λέω, όμως, γιατί έχουμε μια νοοτροπία στην Ελλάδα, ορισμένα πράγματα να τα θεωρούμε καλά εξ' ορισμού και ορισμένα πράγματα να τα θεωρούμε κακά. Δεν είναι έτσι. Επαναλαμβάνω και πάλι ότι όλοι είμαστε πολίτες της ίδιας κοινωνίας, λιγότερο ή περισσότερο στην πολιτική ζωή του τόπου αντανakλάται και η ίδια η κοινωνία και δεν μπορεί να περιμένει κανείς τα αποτελέσματα που πρέπει, αν ειδικά σ' αυτό το θέμα δεν έχουμε, εκτός όλων των άλλων και μια σημαντική αλλαγή νοοτροπίας.

Πάντοτε πίστευα πιο πολύ απ' όλα σ' ένα μήνυμα πολιτικό, το οποίο έλεγε ότι δεν θα αλλάξει η Ελλάδα, αν δεν αλλάξουμε εμείς. Ισχύει γενικά, αλλά ισχύει ακόμα περισσότερο στο θέμα της οδικής ασφάλειας. Πρέπει να ενώσουμε όλοι τις δυνάμεις μας -Κυβέρνηση, Αντιπολίτευση, Τοπική Αυτοδιοίκηση, φορείς- για να δούμε αυτό το θέμα πιο σύγχρονα και πιο αποτελεσματικά. Και μ' αυτήν την έννοια, θεωρώ ότι η σημερινή συζήτηση πράγματι συνέβαλε και για τον εμπλουτισμό του προβληματισμού και της ίδιας της Κυβέρνησης, προκειμένου ακόμα καλύτερα να αντιμετωπίσει αυτό το πολύ σοβαρό ζήτημα για τον τόπο μας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε πάρα πολύ, κύριε Υπουργέ.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κ. Χρήστος Παπουτσής έχει το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΑΠΟΥΤΣΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Έχετε δίκιο, κύριε Υπουργέ. Πράγματι και εγώ συμφωνώ ότι για να αλλάξει η Ελλάδα, πρέπει να αλλάξουμε εμείς, οι πολίτες. Όμως, κρίνοντας τη συζήτησή μας για το συγκεκριμένο θέμα, αλλά και για τη γενικότερη πολιτική ζωή της χώρας, όπως εμφανίζεται από τη διαχείριση της Νέας Δημοκρατίας, πρέπει να σας πω ότι δυστυχώς, αντιστρέφεται το ερώτημα και ισχύει το Q «για να αλλάξει η Ελλάδα, πρέπει να αλλάξετε εσείς», δηλαδή πρέπει να αλλάξει η Κυβέρνηση. Χρειάζεται, δηλαδή, μία νέα πολιτική και κοινοβουλευτική Πλειοψηφία που να διαμορφώσει νέα πρότυπα πολιτικής και αστικής συμπεριφοράς των πολιτών, νέα πρότυπα ζωής για όλους μας και πάνω απ' όλα να δημιουργήσει αυστηρούς κανόνες για μία οργανωμένη κοινωνική ζωή.

Από τη συζήτηση την οποία είχαμε σήμερα προέκυψε ότι παρά τις καλές προσπάθειες, παρά τη διάθεση όλων -μία υπερκομματική διάθεση- παρά την εμπειρία του παρελθόντος και τα πορίσματα της επιτροπής, παρ' όλα αυτά υπάρχουν αδυναμίες. Μη στέκεστε στη βελτίωση των δεικτών, ότι δηλαδή υπάρχει μία βαινούσα πτωτική πορεία των θανάτων, γιατί αυτό οφείλεται και στα μεγάλα έργα υποδομής, τα οποία έγιναν τα τελευταία χρόνια της κυβέρνησης του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και ορισμένα εξ αυτών ολοκληρώθηκαν κατά τη δική σας περίοδο. Και είναι απολύτως λογικό, όταν υπάρχουν σοβαρά έργα υποδομής και μεγάλοι και

ανοικτοί δρόμοι, βεβαίως και θα υπάρχει περιορισμός.

Όμως, δεν στεκόμαστε εκεί. Η ερώτησή μας, ο λόγος για τον οποίο ελέγχεται σήμερα η Κυβέρνηση, είναι γιατί απέτυχε στα βασικά σημεία τα οποία αφορούν, πρώτον, το συντονισμό των διαφόρων Υπουργείων και των άλλων επιμέρους λειτουργιών της κρατικής μηχανής –τον οποίο ομολογήσατε και εσείς ο ίδιος προηγουμένως- και, δεύτερον, επιμένουμε στο γεγονός ότι υπήρχε αποτυχία στην ουσιαστική ενημέρωση και την ευαισθητοποίηση των πολιτών και την επίτευξη της συναίνεσής τους –με ό,τι αυτό συνεπάγεται- της ατομικής στάσης του κάθε πολίτη, αλλά και των φορέων λαϊκής συμμετοχής και αντιπροσώπευσης, όπου αυτοί εμφανίζονται, για παράδειγμα όπως στην Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Μπορεί η διαφημιστική καμπάνια σας να είναι εξαιρετική, αλλά πέρα από την καμπάνια, όπως γνωρίζετε πολύ καλά, για να υπάρξει πολιτικό αποτέλεσμα, χρειάζεται ισχυρή πολιτική βούληση και αυστηροί μηχανισμοί ελέγχου όσον αφορά το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα. Τι σημασία έχει να λέμε ότι δεν είμαστε εμείς υπεύθυνοι για τις διαφημιστικές πινακίδες, αλλά είναι η Τοπική Αυτοδιοίκηση; Το ερώτημα είναι το εξής: Υπήρξε κάποιος Υπουργός της Κυβέρνησης ο οποίος να κάλεσε την Κ.Ε.Δ.Κ.Ε., την Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδος και να απαίτησε την πλήρη εφαρμογή όλων αυτών των κανόνων;

Εμείς –και εννοώ τον κ. Σταθάκη και τον εαυτό μου- στο Δημοτικό Συμβούλιο της Αθήνας επιμείναμε στην εφαρμογή αυτού του μέτρου. Και γι' αυτό, κατά την περίοδο του 2003 και έπειτα, δεν υπήρχε στην Αθήνα διαφημιστική πινακίδα στους κεντρικούς δρόμους, με αυστηρότητα πρόστιμα τα οποία επιβλήθηκαν εκείνη την περίοδο.

Γιατί δεν γίνεται σ' όλη τη χώρα το ίδιο; Γιατί πέραν των ορίων του Δήμου Αθηναίων –και τώρα δυστυχώς αρχίζουν και πάλι- να εμφανίζονται διαφημιστικές πινακίδες αντίστοιχες; Γιατί επιτρέπεται πέραν των ορίων του Δήμου Αθηναίων; Γιατί δεν υπάρχει μηχανισμός του κράτους, της πολιτείας, του Υπουργείου, της Κυβέρνησης που να απαιτήσει από την Τοπική Αυτοδιοίκηση και από εμάς βεβαίως από την κάθε πολιτική οικογένεια, με τους φίλους, τους συναδέλφους οι οποίοι συμμετέχουν στα δημοτικά ή στα νομαρχιακά συμβούλια, την αποκαθάρωση όλων αυτών των διαφημιστικών πινακίδων;

Ο λόγος είναι απλός και έγκειται στο ότι είναι έσοδα για την Τοπική Αυτοδιοίκηση και, δυστυχώς, στο όνομα των προσδοκώμενων εσόδων, επιτρέπουμε στους εαυτούς μας να γινόμαστε θεατές αυτής της αιματηρής θυσίας που γίνεται σε ανθρώπινες ζωές στους δρόμους όχι μόνο της Αθήνας, αλλά όλης της χώρας μας.

Βεβαίως, όσον αφορά στο οδικό δίκτυο, μακάρι να συνεχίσουμε την προσπάθεια και με κάθε τρόπο να βρούμε τα χρήματα για τη χρηματοδότηση της βελτίωσης του οδικού δικτύου της χώρας.

Το κρίσιμο θέμα, όμως, δεν είναι η συνεχής βελτίωση του οδικού δικτύου, αλλά η συντήρηση των δρόμων. Και όπως πολύ σωστά αναφέρθηκε από συναδέλφους προηγουμένως, δυστυχώς εκεί που υπάρχουν κονδύλια για τη συντήρηση, αυτά δίνονται μόνο προς εκείνους οι οποίοι διαχειρίζονται τους δικούς τους δρόμους, δηλαδή τους δρόμους όπου με τα διόδια ή με τις συμβάσεις τις οποίες έχουν, έχουν αναλάβει τη διαρκή συντήρηση για τα επόμενα χρόνια.

Έτσι, με τα χρήματα του κράτους που αφορούν τη συντήρηση της εθνικής οδοποιίας, εξασφαλίζεται πλήρως ο δρόμος ο οποίος χρηματοδοτείται από τους ιδιώτες με βάση τις συμβάσεις που έχουν συναφθεί, αλλά δυστυχώς μένουν ελάχιστα κονδύλια για τη συντήρηση των υπόλοιπων δρόμων, του υπόλοιπου δικτύου. Και αυτό είναι επίσης ένα θέμα.

Βεβαίως, σε κάθε περίπτωση –θέλω να επιμείνω σ' αυτό και αναφέρθηκα και προηγουμένως- θεωρώ ότι πέρα από τα μέτρα της Κυβέρνησης, πέρα από τις προσπάθειες της Αυτοδιοίκησης που πρέπει και αυτές να είναι πάρα πολύ σοβαρές, εκείνο που χρειάζεται είναι η αλλαγή της οδηγητικής κουλτούρας.

Οι δρόμοι μας δεν μπορεί να θεωρούνται πεδίο ανταγωνισμού και εκτόνωσης των πολιτών σε οτιδήποτε συμβαίνει γύρω

μας. Δεν είναι δυνατόν με το που βλέπουμε φλας να επιταχύνουμε. Δεν είναι δυνατόν με το που βλέπουμε «πορτοκαλί» στη σήμανση, να επιταχύνουμε, να πατάμε το γκάζι. Δεν είναι δυνατόν να συμβαίνει αυτό!

Δεν πρόκειται να το πετύχει κανένας Υπουργός, κανένας Πρωθυπουργός, καμμία Κυβέρνηση και κανένας πολιτικός εάν δεν συμβάλουν τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης. Τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης αντί να επιχειρούν με τον οποιοδήποτε τρόπο την απαξίωση του πολιτικού συστήματος από το πρωί μέχρι το βράδυ, ας επιχειρήσουν την υπενθύμιση προς τον πολίτη αυτών των βασικών πραγμάτων.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, σε ελάχιστα δευτερόλεπτα, γιατί θέλω να σταθώ στον τομέα της υγείας. Δεν υπάγεται βέβαια στην αρμοδιότητα του κυρίου Υπουργού, αλλά εγώ θα έλεγα ότι ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών θα έπρεπε να έχει την ευθύνη συντονισμού όλων αυτών των πολιτικών, προκειμένου να εγγυηθούμε και να αυξήσουμε το επίπεδο της οδικής ασφάλειας.

Όσον αφορά στον τομέα της υγείας, πιστεύω ότι είναι υποχρέωση του κράτους να ενισχύσει την επείγουσα προ-νοσοκομειακή φροντίδα, γιατί έχει αποδειχθεί ότι οι θάνατοι από τα δυστυχήματα δεν είναι στο μεγαλύτερο ποσοστό ακαριαίοι. Υπάρχει ένας χρόνος ο οποίος μεσολαβεί –και αυτός είναι ο «χρυσός χρόνος», όπως αναφέρεται στη συζήτηση που διεξάγεται σε πανευρωπαϊκό επίπεδο- από την ώρα του δυστυχήματος μέχρι την ώρα που αναλαμβάνει ο νοσοκομειακός γιατρός και εκεί υπεισέρχεται το Ε.Κ.Α.Β., οι υπηρεσίες δηλαδή οι οποίες αναλαμβάνουν να διαμετακομίσουν τον τραυματία μέχρι το νοσοκομείο. Και βεβαίως, εκεί υπεισέρχεται η πολύ μεγάλη ανάγκη για τις σύγχρονες υποδομές του Ε.Κ.Α.Β., για τον εξοπλισμό του Ε.Κ.Α.Β. και κυρίως για τους διασώστες την την εκπαίδευση των νοσοκομειακών γιατρών που συμμετέχουν.

Ένα από τα στοιχεία που μου έκαναν πολύ μεγάλη εντύπωση –και αυτό αφορά το μέσο όρο των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης- είναι ότι οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα μπορούν να μειωθούν έως και 43% εάν ενισχυθεί η ποιότητα και η αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών φροντίδας του τραυματία στη φάση που σας περιέγραψα προηγουμένως.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι μία από τις βασικές επιλογές της Κυβέρνησης θα έπρεπε να είναι ακριβώς αυτή, δηλαδή η ενίσχυση του Ε.Κ.Α.Β. και ταυτόχρονα η ενίσχυση των μονάδων υποδοχής των πολυτραυματιών και των τραυματιών από τροχαία στα μεγάλα νοσοκομεία ιδιαίτερα, όπου εκεί χρειάζεται να αυξήσουμε τις κλίνες στις Μονάδες Εντατικής Θεραπείας.

Όμως, επειδή έχουμε απασχολήσει ξανά τη Βουλή με μία ερώτηση κοινοβουλευτικού ελέγχου, διαπιστώνεται το ακριβώς αντίθετο, αλλά και το χειρότερο. Διαπιστώνεται, δηλαδή, ότι έχουμε κλίνες, αλλά αυτές παραμένουν ανενεργές επειδή υπάρχει έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού για τις Μονάδες Εντατικής Θεραπείας.

Ιδού, λοιπόν, το πεδίο ευθυνών της Κυβέρνησης. Λείπουν ιατροί, δεν υπάρχει προσωπικό εκπαιδευμένο για τις Μονάδες Εντατικής Θεραπείας, δηλαδή για την αντιμετώπιση και την περίθαλψη των πολυτραυματιών στο πρώτο κρίσιμο στάδιο και, επιπλέον, δεν υπάρχει η δυνατότητα, για να ενισχυθεί και να εξαπλωθεί το Ε.Κ.Α.Β. με ευέλικτους μηχανισμούς και ευέλικτες διοικητικές δομές, τέτοιες που μπορούν να εξυπηρετήσουν τους τραυματίες.

Πέρα, λοιπόν, από την οδική ασφάλεια, υπάρχει και η πρόνοια του κράτους για το πώς θα μειώσουμε τον αριθμό των ανθρώπων που χάνονται. Αν θέλουμε να βάλουμε ως προτεραιότητα τις ζωές των ανθρώπων, τότε πράγματι πιστεύω ότι μπορούμε να συνεισφέρουμε στην εξεύρεση λύσεων. Όμως, για να συμβεί αυτό, πρέπει να ενισχυθεί η πρωτοβουλία της Κυβέρνησης. Και αν εμείς ασκούμε κριτική στην Κυβέρνηση, είναι γιατί δεν βλέπουμε πρωτοβουλίες σε αυτόν τον τομέα. Γι' αυτό πήραμε την πρωτοβουλία εμείς, οι Βουλευτές του ΠΑ.ΣΟ.Κ., να ασκήσουμε τα δικαιώματά μας στο πλαίσιο του κοινοβουλευτικού ελέγχου.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ευχαριστώ, κύριε Παπουτσή.

Κύριοι συνάδελφοι, η συνεδρίαση θα περαιωθεί σε τρία λεπτά, αφού μιλήσει και ο Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων κ. Ξανθόπουλος.

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

Μια παράκληση και τρεις διαπιστώσεις βάσει όσων ελέχθησαν.

Παρακαλώ τον κ. Σταθάκη αυτά τα οποία είπε να τα γράψει και να βοηθήσουμε να κυκλοφορήσουν, γιατί πράγματι ο τρόπος που τα παρουσιάσατε αγγίζει την ψυχή του απλού πολίτη. Τα δικά μου κείμενα, παραδείγματος χάριν, είναι τεχνοκρατικά. Δεν πιστεύω ότι θα διαβάσει κανείς ποτέ, όπως τα γράφω γι' αυτά τα θέματα. Όμως, τα δικά σας θα τα διαβάσει.

Κάντε τον κόπο να τα γράψετε! Μην ξεχάσετε αυτό που σας λέω. Είμαι παλιός δάσκαλος και έχω πείρα απ' αυτά. Πραγματικά θα είναι χρήσιμα.

Διαπιστώσεις: Ο κ. Κακλαμάνης, σεβαστός πρώην Πρόεδρος, και τελευταία ο κ. Παπουτσή και άλλοι είπαν ότι είναι ευθύνη της Κυβέρνησης, ότι χρειάζεται αλλαγή κυβέρνησης κ.λπ..

Δυστυχώς, επειδή έχω τη σχετική ηλικία, σας λέω ότι εδώ και πέντε δεκαετίες, όταν τελείωνα στη Γαλλία το διδακτορικό μου, ο σοφός και μακαρίτης τώρα καθηγητής που μας έκανε μαθήματα Δημόσιας Διοίκησης –γιατί και όλα αυτά τα παρακολουθούσα παράλληλα- όταν ένας Έλληνας φίλος και αναιδής, όπως όλοι οι Έλληνες, απ' αυτούς που τα ξέρουν όλα καλά –γιατί ο υπ' όψιν καθηγητής μας έλεγε τα κακά της Ελλάδος και ήταν και εδώ σύμβουλος για κάποια θέματα- είπε: «ελπίζω να αλλάξει η κυβέρνηση», γέλασε και είπε: «δεν θα προκόψετε με τέτοια μυαλό, αγαπητέ συνάδελφε!»

Δεν είναι το θέμα να αλλάξει η κυβέρνηση. Είναι θέμα να δουλεύει η διοικητική πυραμίδα, ανεξαρτήτως κυβέρνησης. Να μην καταργούνται οι γενικοί διευθυντές, όπως καταργήθηκαν κάποτε, αλλά το πολύ-πολύ να αντικαθίστανται. Να μην παίρνουν οι Υπουργοί άπειρους συμβούλους και μετά να τους παίρνουν μαζί τους και να φεύγουν και να μην μείνει εμπειρία στη Δημόσια Διοίκηση. Είναι απλές συνταγές που διασώζουν την αναβάθμιση της Δημόσιας Διοίκησης και του καθενός από εμάς.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Αυτά δεν γίνονται πολλές δεκαετίες και, συνεπώς, επιτρέψτε μου να σας πω ότι απαισιοδοξώ για την αποτελεσματικότητα της όποιας κυβέρνησης στο επίπεδο της νομαρχίας ή του δήμου. Και να θέλει, δεν μπορεί να το κάνει.

Και τρίτη διαπίστωση είναι η εξής: Πράγματι, έχετε δίκιο. Πάσχουμε από συντήρηση. Θυμίζω, λοιπόν, ότι με αυτές τις περίφημες συμβάσεις παραχώρησης των έξι μεγάλων οδικών αξόνων ο Υπουργός, πέτυχε κάτι πολύ σημαντικό που δεν έχει γίνει ούτε στην Αττική Οδό ούτε στο Ρίο-Αντίρριο. Επέβαλε η επιλογή της προσφοράς να γίνει βάσει των πόσων χρημάτων δίνουν πίσω επί των ακαθαρίστων εσόδων οι παραχωρησιούχοι. Και λόγω ανταγωνισμού, δίνουν τα δύο τρίτα, που σημαίνει ότι το ελληνικό δημόσιο θα εισπράξει σίγουρα χρήματα, κατ' ελάχιστον 23.000.000.000 τα επόμενα εικοσιπέντε χρόνια. Αυτό δίνει μια ανάσα, ανεξαρτήτως οικονομικών συγκυριών, δυσκολιών κ.λπ. στη συντήρηση του εθνικού μας δικτύου, για το οποίο και μόνο δια νόμου θα πηγαίνουν αυτά τα χρήματα. Είναι μια αισιόδοξη νότα σε μια πράγματι απαισιόδοξη εικόνα, τη συντήρηση του εθνικού μας δικτύου σήμερα.

Τέλος, κι εγώ να ευχαριστήσω, κύριε Υπουργέ και κύριοι συνάδελφοι, όλους, γιατί πιστεύω ότι αυτές οι συζητήσεις βοηθούν πάρα πολύ στην επανεργήγορη όλων μας στο μείζον θέμα της προστασίας των παιδιών μας, κυρίως, από την ασφάλτο.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Βαΐτσης Αποστολάτος): Ευχαριστούμε πολύ τον κύριο Υφυπουργό.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της υπ' αριθμόν 1/29.9.2008 επερώτησης Βουλευτών του ΠΑ.ΣΟ.Κ. προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, σχετικά με τα τροχαία ατυχήματα.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 15.05' λύεται η συνεδρίαση για την προσεχή Δευτέρα 13 Οκτωβρίου 2008 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.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ