Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Α Β Ο Υ Λ Η Σ

ΙΑ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΞΣΤ'

Δευτέρα 29 Ιανουαρίου 2007

Αθήνα, σήμερα στις 29 Ιανουαρίου 2007, ημέρα Δευτέρα και ώρα 18.15' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Β' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΟΥΡΛΑ.**

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

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

(Ανακοινώνονται προς το Σώμα από τον κ. Αθανάσιο Λεβέντη, Βουλευτή Αττικής, τα ακόλουθα:

Α. ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΑΝΑΦΟΡΩΝ

1) Οι Βουλευτές Χανίων κ. ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ και ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Δήμαρχος Κισσάμου ζητεί τη στελέχωση του Πολεοδομικού Γραφείου Κισσάμου.

2) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Δημοτική Κίνηση Ηράκλειο Ανθρώπινη Πόλη ζητεί τη συντήρηση και ανάδειξη του μνημείου «Κούλε» στο Ηράκλειο Κρήτης.

3) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία η Παγκρήτια Ομοσπονδία Τουριστικών Οικογενειακών Αυτοεξυπηρετούμενων Καταλυμάτων ζητεί την επιχορήγηση των επιχειρηματιών των μικρών τουριστικών καταλυμάτων του Νομού Ηρακλείου.

4) Οι Βουλευτές Χανίων κύριοι ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ και ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΚΟΥΛΑΚΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία η Παγκρήτια Ομοσπονδία Τουριστικών Οικογενειακών Αυτοεξυπηρετούμενων Καταλυμάτων ζητεί την επιχορήγηση των επιχειρηματιών των μικρών τουριστικών καταλυμάτων του Νομού Ηρακλείου.

5) Ο Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ-ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο κ. Τρώντσιος Προκόπης, κάτοικος Θεσσαλονίκης, ζητεί την αναβάθμιση της περιοχής κατά μήκος των Βυζαντινών Τειχών Θεσσαλονίκης.

6) Ο Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ-ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία το Δίκτυο Ορεινών Δήμων της Κρήτης: «Το Κοινό των Ορεινών» ζητεί να αναγνωριστεί στους Ο.Τ.Α. η κυριότητα των δασικών και χορτολιβαδικών εκτάσεων της Κρήτης.

7) Ο Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης κ. ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ-ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΑΠΑΘΕΜΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία η κ. Κατσούλη Ελένη, καθηγήτρια μουσικής, ζητεί τη χορήγηση επιδόματος γάμου στους χηρευόμενους.

8) Ο Βουλευτής Β' Αθηνών κ. ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία οι απόφοιτοι της Σχολής Θεάτρου «ΕΜΠΡΟΣ», άνθρωποι της τέχνης και των γραμμάτων, κάτοικοι και εργαζόμενοι του Ψυρρή, ζητούν τη διασφάλιση της μελλοντικής παραμονής και λειτουργίας του Θεάτρου «ΕΜΠΡΟΣ» ως χώρου θεατρικών και πολιτιστικών εκδηλώσεων.

9) Ο Ε' Αντιπρόεδρος της Βουλής και Βουλευτής Αχαΐας κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΣΙΩΝΗΣ και ο Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΟΥΡΜΟΥΖΙΑΔΗΣ κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων 2ου Τ.Ε.Ε. – ΕΠΑΛ Ζακύνθου καταγγέλλει την τραγική κατάσταση στην οποία βρίσκεται το κτήριο στο οποίο στεγάζονται οι Τεχνικές Σχολές του Αγίου Κηρύκου καθώς και τις ελλείψεις σε εκπαιδευτικό, διοικητικό και προσωπικό φύλαξης και καθαριότητας.

10) Οι Βουλευτές Μαγνησίας και Λαρίσης κύριοι ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΓΚΑΤΖΗΣ και ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΙΟΓΚΑΣ αντίστοιχα, κατέθεσαν αναφορά με την οποία ο Αλιευτικός Συνεταιρισμός Γρι-Γρι Βόλου «Ο ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ» ζητεί να παραμείνουν σε ισχύ οι διατάξεις με τις οποίες έγινε η μετάκληση των Αιγυπτίων αλιεργατών την προηγούμενη αλιευτική περίοδο.

11) Οι Βουλευτές Β' Αθηνών και Β' Πειραιώς κ. ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ και κ. ΒΕΡΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ αντίστοιχα κατέθεσαν αναφορά, με την οποία η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σωματείων Εργοληπτών Ηλεκτρολόγων ζητεί την επίλυση του ασφαλιστικού προβλήματος των ελευθέρων επαγγελματιών.

12) Ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΡΗΓΑΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Πρόεδρος της Κοινότητας Δονούσας ζητεί να μη περικοπούν τα δρομολόγια του επιβατηγού «ΣΚΟΠΕΛΙΤΗ» που εξυπηρετούν την Αμοργό.

13) Ο Βουλευτής Ηρακλείου κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ κατέθεσε αναφορά με την οποία συνταξιούχοι του Νομού Ηρακλείου ζητούν αυξήσεις στις συντάξεις τους κ.λπ..

14) Οι Βουλευτές Λέσβου και Β' Θεσσαλονίκης κύριοι

ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΚΟΠΕΛΙΤΗΣ και ΑΓΓΕΛΟΣ ΤΖΕΚΗΣ αντίστοιχα, κατέθεσαν αναφορά με την οποία οι αγρότες της Λέσβου ζητούν την καταβολή επιδοτήσεων στους δικαιούχους παραγωγούς και κτηνοτρόφους.

15) Ο Βουλευτής Αχαΐας κ. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ κατέθεσε δημοσίευμα ιστοσελίδας με το οποίο ζητείται η άμεση ανάκληση των απολύσεων δημοσιογράφων της ΕΡΑ.

16) Ο Βουλευτής Σάμου κ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΝΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Νομάρχης Σάμου ζητεί ενισχύσεις σε προσωπικό και μέσα για την έγκαιρη ολοκλήρωση των εργασιών της ενιαίας ενίσχυσης.

17) Ο Βουλευτής Λάρισας κ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΕΞΑΡΧΟΣ κατέθεσε αναφορά με την οποία ο Σύλλογος Δικαστικών Υπαλλήλων Λάρισας ζητεί την αύξηση του αριθμού των οργανικών θέσεων της Γραμματείας του Εφετείου Λάρισας.

Β. ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΥΠΟΥΡΓΩΝ ΣΕ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΩΝ

1. Στην με αριθμό 1948/4-12-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Δημητρίου Γεωργακόπουλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 277/2006/21-12-06 έγγραφο από την Υπουργό Τουριστικής Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της κατατεθείσας ερώτησης, σας υποβάλλουμε συνημμένα την υπ. αρ. 502333/14-12-06 απάντηση του Γενικού Γραμματέα του Ε.Ο.Τ., ο οποίος αναφέρει τους λόγους για τις υπηρεσιακές μετακινήσεις στελεχών του Ε.Ο.Τ. και το υπ. αρ. 57/21-12-06 υπηρεσιακό σημείωμα του τμήματος Επιχειρησιακών Προγραμμάτων της αρμόδιας Διεύθυνσης Τουριστικών Επενδύσεων, όπου καταγράφονται τα αιτούμενα στοιχεία για το Ε.Π.ΑΝ..

Η Υπουργός
ΦΑΝΗ ΠΕΤΡΑΛΙΑ-ΠΑΛΛΗ»

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

2. Στην με αριθμό 2325/13-12-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Παναγιώτου Σγουρίδη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 281/2006/27-12-06 έγγραφο από την Υπουργό Τουριστικής Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση στη σχετική ερώτησή σας, σας υποβάλλουμε συνημμένα την υπ. αριθμ. 510388/22-12-2006 απάντηση της Διεύθυνσης Έρευνας Αγοράς και Διαφήμισης του ΕΟΤ (φορέας εποπτευόμενος από το Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης) .

Η Υπουργός
ΦΑΝΗ ΠΕΤΡΑΛΙΑ-ΠΑΛΛΗ»

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

3. Στην με αριθμό 2673/21-12-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Εμμανουήλ Στρατάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 291/10-1-07 έγγραφο από την Υπουργό Τουριστικής Ανάπτυξης η ακόλουθη απάντηση:

«Το πρόγραμμα ποιοτικού εκσυγχρονισμού μικρών καταλυμάτων (δράση 2.2.2) ξεκίνησε από την αρχή του Γ' ΚΠΣ δίνοντας την δυνατότητα στις επιχειρήσεις να υποβάλλουν τις προτάσεις τους σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους (κύκλοι) και η υλοποίηση του εξελίχθηκε ικανοποιητικά και χωρίς προβλήματα μέχρι και τον 8ο κύκλο.

Η τροποποίηση του Οδηγού Εφαρμογής της δράσης τον Δεκέμβριο του 2005 την κατέστησε πολύ ελκυστική (αύξηση ποσοστού επιχορήγησης στο 50% - αύξηση Π/Υ υπό προϋποθέσεις - δικαίωμα σε παλιούς επενδυτές να υποβάλλουν ξανά πρόταση) με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί τεράστιο ενδιαφέρον από τους επενδυτές, το οποίο εκφράστηκε με την υποβολή μεγάλου αριθμού προτάσεων για τον 9ο και τελευταίο κύκλο αξιολόγησης του προγράμματος. Συγκεκριμένα υποβλήθηκαν περίπου 2700 προτάσεις από όλη την Ελλάδα (αριθμός 10πλάσιος σε σχέση με τους προηγούμενους κύκλους).

Στον Ενδιάμεσο Φορέα Διαχείρισης «ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΗ ΚΡΗΤΗΣ» υποβλήθηκαν 498 προτάσεις στον 9ο κύκλο από τις οποίες αξιολογήθηκαν θετικά οι 468. Από τις 468 θετικά αξιολογημένες επιχειρήσεις οι 68 είναι αυτές που μπορούν να ενταχθούν σύμφωνα με τις διαθέσιμες πιστώσεις.

Ο Οδηγός Εφαρμογής αναφέρει ότι αποτελεί επιλέξιμη δαπάνη αυτή που πραγματοποιήθηκε μετά την υποβολή της αίτησης. Αυτό όμως σε καμία περίπτωση δεν συνεπάγεται την ένταξη στο πρόγραμμα όλων των επιχειρήσεων οι οποίες έχουν υποβάλλει αίτηση. Για αυτό άλλωστε ακολουθεί η διαδικασία αξιολόγησης και βαθμολόγησης των υποβληθησών προτάσεων και η κατάταξη τους σύμφωνα με τη βαθμολογία τους.

Το Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης εξετάζει την περίπτωση η δράση να αποτελέσει έργο γέφυρα για την Δ' προγραμματική περίοδο, δηλαδή να συνεχιστεί στην Δ' προγραμματική περίοδο έτσι ώστε όσες επιχειρήσεις δεν μπορέσουν να ενταχθούν στην τρέχουσα περίοδο να τους δοθεί η ευκαιρία στην επόμενη. Επίσης θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι 190 από τις θετικά αξιολογημένες επιχειρήσεις στην ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΚΡΗΤΗΣ είχαν ενταχθεί και σε προηγούμενο κύκλο της δράσης.

Η Υπουργός
ΦΑΝΗ ΠΕΤΡΑΛΙΑ-ΠΑΛΛΗ»

4. Στην με αριθμό 1787/29.11.06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Εμμανουήλ Φραγκιαδουλάκη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ90022/30667/5754/20.12.06 έγγραφο από τον Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην υπ. αριθμ.1787/29-11-2006 ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή από το Βουλευτή κ. Φραγκιαδουλάκη Μάνο, σχετικά με, τον εκσυγχρονισμό του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ, την πάταξη της εισφοροδιαφυγής και την καταβολή οικονομικού κινήτρου στους υπαλλήλους του Ιδρύματος, σας πληροφορούμε τα ακόλουθα, όπως μας γνωστοποίησε η Διοίκηση του Ιδρύματος:

Α. Σχετικά με τον εκσυγχρονισμό του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ θέτουμε υπόψη σας ότι η εγκατάσταση του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος (ΟΠΣ) στα Υποκαταστήματα του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ, ξεκίνησε στις 23/06/2003 και μέχρι τον Απρίλιο του 2004 είχαν ενταχθεί εικοσιένα (21) Υποκαταστήματα.

Το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ υλοποιείται με εντατικούς ρυθμούς, δεδομένου ότι μέχρι σήμερα έχουν ενταχθεί στο ΟΠΣ για λογισμικό Α' φάσης εκατόν τριάντα επτά (137) Υποκαταστήματα (επί συνόλου 157 Υποκαταστημάτων και 6 Ταμείων Είσπραξης Καθυστερούμενων οφειλών) και εννέα (9) Παραρτήματα (επί συνόλου 131 Παραρτημάτων).

Πρόσθετο Λογισμικό (Β' φάση του ΟΠΣ-ΙΚΑ-ΕΤΑΜ), το οποίο εμπεριέχει μεταξύ των άλλων και τους μηχανογραφικούς ελέγχους των ασφαλιστικών εισφορών, καθώς και τη διαχείριση των ρυθμίσεων, των καθυστερουμένων οφειλών και αναγκαστικών μέτρων έχει ολοκληρωθεί εντός του έτους 2005 και εγκαθίσταται σε περιβάλλον παραγωγικής λειτουργίας βάσει συγκεκριμένου σχεδίου εξάπλωσης. Έχει προγραμματισθεί η ολοκλήρωση εξάπλωσης του ΟΠΣ (λογισμικό Α' και Β' φάσης) μέχρι το τέλος του 2007.

Β. Βασική επιδίωξη και στόχος του Ιδρύματος είναι η ασφάλιση όλων των εργαζομένων και η μείωση της εισφοροδιαφυγής. Για το σκοπό αυτό οι αρμόδιοι υπάλληλοι εξωτερικού ελέγχου των κατά τόπους Υποκ/των - Παρ/των του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ, καθώς και οι υπάλληλοι της Ειδικής Υπηρεσίας Ελέγχου Ασφ/σης (Ε.ΥΠ.Ε.Α.), διενεργούν ελέγχους στους τόπους εργασίας (σε ορισμένες περιπτώσεις με τη συνεργασία του Σώματος Επιθεώρησης Εργασίας), όσο συχνά τους επιτρέπουν οι ιδιαιτερότητες κάθε μονάδας και σύμφωνα με τις οδηγίες της Διοίκησης, στα πλαίσια πάντα της εντατικοποίησης των ελέγχων. Στα πλαίσια αυτής της πολιτικής έχουν ληφθεί τόσο νομοθετικά όσο και

λειτουργικά μέτρα.

Ειδικότερα:

1. Με τις διατάξεις των άρθρων 2 του Ν. 2556/97 «Μέτρα κατά της εισφοροδιαφυγής, διασφάλιση Εσόδων ΙΚΑ-ΕΤΑΜ και άλλα θέματα» και 6 του Ν. 2972/01 «Εκσυγχρονισμός της οργάνωσης και της λειτουργίας του ΙΚΑ και άλλες διατάξεις», όπως ισχύουν σήμερα, καθιερώθηκαν οι εξής υποχρεώσεις στους εργοδότες:

α) Να τηρούν ειδικό έντυπο όπου καταχωρούν τους νεοπροσλαμβανόμενους μισθωτούς από 1/4/98, αμέσως μετά την πρόσληψη και πριν αναλάβουν εργασία. Σε περίπτωση παράλειψης καταχώρισης μισθωτού ή μη επίδειξης από τον εργοδότη του ειδικού εντύπου επιβάλλεται από τα αρμόδια όργανα του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ πρόστιμο (ΠΕΠΑΕ).

β) Να αναγγέλλουν στον ΟΑΕΔ εντός 8 ημερών την καθ' οιονδήποτε λόγο αποχώρηση του μισθωτού τους, διαφορετικά τα όργανα του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ θα ασφαλίζουν αυτόν για περίοδο ενός εξαμήνου από την μη δηλωθείσα αποχώρηση.

γ) Να γνωστοποιούν κάθε μεταβολή και αλλαγή σχετικά με την επιχείρησή τους το αργότερο εντός 30 ημερών, άλλως τους επιβάλλεται πρόστιμο.

δ) Να έχουν καταχωρίσει στα μισθολόγια και τις Α.Π.Δ. το απασχολούμενο προσωπικό τους, προκειμένου η καταγγελία σύμβασης εργασίας του να θεωρείται έγκυρη.

2. Με τις διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 2 του Ν. 2556/97 οι υπάλληλοι του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ έχουν την δυνατότητα να λαμβάνουν γνώση του περιεχομένου του «Κώδικα Βιβλίων και Στοιχείων» για την διεκδίκηση ασφαλιστικών εισφορών και λοιπών έννομων δικαιωμάτων.

3. Με το άρθρο 1 του νόμου 2556/97 συστάθηκε η Ειδική Υπηρεσία Ελέγχου Ασφάλισης (ΕΥΠΕΑ) για την οποία προβλέπεται συνεχής λειτουργία όλο το 24ωρο και όλες τις ημέρες της εβδομάδος, προκειμένου να διενεργούνται έκτακτοι, τακτικοί, ειδικοί και επιτόπιοι έλεγχοι στις επιχειρήσεις για τον εντοπισμό των ανασφάλιστων απασχολουμένων και να διαπιστώνεται η τήρηση των υποχρεώσεων των εργοδοτών του προαναφερόμενου άρθρου 2 του Ν. 2556/97.

Προκειμένου να υλοποιηθούν οι διατάξεις του Ν. 2972/01 «Εκσυγχρονισμός της οργάνωσης και της λειτουργίας του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ και άλλες διατάξεις» η Διοίκηση του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ έχει δρομολογήσει ένα ευρύ πρόγραμμα ταχύρυθμου εκσυγχρονισμού, το οποίο κινείται σε δύο επίπεδα.

. Κατ' αρχήν περιλαμβάνει ένα συνεκτικό σύνολο έργων και ενεργειών που στόχο έχουν τη βελτίωση της ισχύουσας νομοθεσίας, των διαδικασιών, της υφιστάμενης οργάνωσης και λειτουργίας του Ιδρύματος στον τομέα της Κοινωνικής Ασφάλισης.

. Παράλληλα ολοκληρώνονται οι εργασίες για την ανάπτυξη του Ολοκληρωμένου Πληροφοριακού Συστήματος ΙΚΑ-ΕΤΑΜ, του οποίου αναμένεται σύντομα να επεκταθεί η λειτουργία του στο σύνολο των Υποκ/των του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ.

. Σημειωτέον δε είναι ότι σε ορισμένα Υποκ/τα Ι.Κ.Α. - Ε.Τ.Α.Μ. ξεκίνησε η εγκατάσταση της Β' φάσης του Ο.Π.Σ. που περιλαμβάνει ενέργειες και δράσεις οι οποίες θα έχουν ως αποτέλεσμα τον περαιτέρω εκσυγχρονισμό του Ιδρύματος και την επίτευξη των επιδιωκόμενων σκοπών του που δεν είναι άλλοι από την εξυπηρέτηση των συναλλασσομένων και την περιστολή της εισφοροδιαφυγής.

Στο πλαίσιο του Προγράμματος Εκσυγχρονισμού του Ιδρύματος, η Διοίκηση του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ επιδιώκει την:

4. βελτίωση της οργάνωσης του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ
5. καταγραφή των ανασφάλιστων εργαζομένων
6. απογραφή των λάθρα λειτουργούντων επιχειρήσεων

Το Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα που στηρίζει τεχνολογικά την όλη προσπάθεια εκσυγχρονισμού του Ιδρύματος, προφανώς συμβάλλει καθοριστικά στη βελτίωση της οργάνωσης του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ.

Στο πλαίσιο του Εκσυγχρονιστικού του Προγράμματος το ΙΚΑ-ΕΤΑΜ δρομολογεί ένα πλέγμα μέτρων με αντικείμενο την ενίσχυση του ελέγχου των εργοδοτών και στόχο την πάταξη του φαινομένου της εισφοροδιαφυγής, όπως:

. τη δημιουργία και συντήρηση πλήρους και αξιόπιστου Μητρώου Εργοδοτών, έτσι ώστε να υπάρχουν ανά πάσα στιγμή τα ακριβή και ενημερωμένα στοιχεία του Εργοδότη.

. την εφαρμογή σύγχρονων μεθόδων διασταύρωσης των στοιχείων και στατιστικής ανάλυσης των αποτελεσμάτων, προκειμένου να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα , σχετικά με το «χάρτη» των εργοδοτών και εργαζομένων της χώρας και να εντοπιστούν τάσεις στην οικονομία, στο ασφαλιστικό καθεστώς και την εισφοροδιαφυγή.

. την εφαρμογή των εξειδικευμένων κριτηρίων με βάση τα συμπεράσματα που διεξάχθηκαν από τις διασταυρώσεις, με στόχο τον κατευθυνόμενο επιτόπιο έλεγχο των εργοδοτών.

Παράλληλα με το Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα δρομολογούνται επιμέρους δράσεις οργάνωσης των διαδικασιών ελέγχου εργοδοτών στο Υποκατάστημα. Στόχος των δράσεων αυτών είναι ο ανασχεδιασμός του υφιστάμενου τρόπου εργασίας και η εφαρμογή νέων διαδικασιών που να επιτρέπουν τη συστηματική εσωτερική παρακολούθηση των εργοδοτών, άμεσα και σε συνεχή βάση.

Επιπλέον, εκτός από τις ήδη υπάρχουσες Ειδικές Υπηρεσίες Ελέγχου Ασφάλισης: Περιφέρειας Αττικής, Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας, Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας και Περιφέρειας Κρήτης, με την Ρ33/9/22-9-05 (ΦΕΚ1378/τ.Β/S-10-05) Απόφαση του Διοικητή του Ιδρύματος συστάθηκαν επιπλέον (9) Ειδικές Υπηρεσίες Ελέγχου Ασφάλισης στις παρακάτω Διοικητικές Περιφέρειες:

1. Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, με έδρα την Κομοτηνή
2. Δυτικής Μακεδονίας, με έδρα την Κοζάνη
3. Ηπείρου, με έδρα τα Ιωάννινα
4. Ιονίων Νήσων, με έδρα την Κέρκυρα
5. Θεσσαλίας, με έδρα την Λάρισα
6. Στερεάς Ελλάδας, με έδρα την Λαμία
7. Πελοποννήσου, με έδρα την Τρίπολη
8. Βορείου Αιγαίου, με έδρα την Μυτιλήνη
9. Νοτίου Αιγαίου, με έδρα την Ερμούπολη Σύρου

οι οποίες με την λειτουργία τους και την κατάλληλη στελέχωση θα συμβάλλουν περαιτέρω στην περιστολή της εισφοροδιαφυγής.

Γ. Όσον αφορά την καταβολή οικονομικού κινήτρου στους υπαλλήλους του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ, σας γνωρίζουμε ότι στο νομοσχέδιο «Αναδιάρθρωση των κλάδων Ταμείου Συντάξεων Μηχανικών και Εργοληπτών Δημοσίων Έργων (Τ.Σ.Μ.Ε.Δ.Ε) και ρύθμιση άλλων θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας» το οποίο ήδη ψηφίστηκε στη Βουλή, προβλέπεται η χορήγηση οικονομικού κινήτρου στους υπαλλήλους της Γενικής Γραμματείας Κοινωνικών Ασφαλίσεων και των Ασφαλιστικών Οργανισμών πλην ΙΚΑ-ΕΤΑΜ.

Μετά από τη ψήφιση της σχετική διάταξης και στο πλαίσιο των οικονομικών δυνατοτήτων του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ θα εξετασθεί η δυνατότητα επέκτασης του οικονομικού κινήτρου και στους υπαλλήλους του παραπάνω Οργανισμού.

Ο Υπουργός
ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΤΟΥΡΙΔΗΣ»

5. Στην με αριθμό 1217/15.11.06 ερώτηση της Βουλευτού κ. Ασημίνας Ξηροτύρη-Αικατερινάρη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 678/7.12.06 έγγραφο από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση του με αριθ. πρωτ. 1217/15-11-2006 εγγράφου σας, με το οποίο μας διαβιβάσθηκε ερώτηση της Βουλευτού κας Α. Ξηροτύρη-Αικατερινάρη που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Η χώρα μας υιοθέτησε την 2000/59/ΕΚ/27-11-2000 Οδηγία του Συμβουλίου της Ε.Ε σχετικά με τα «Μέτρα και τους όρους για τις λιμενικές εγκαταστάσεις για την παραλαβή αποβλήτων που παράγονται στα πλοία και καταλοίπων φορτίου» με την αριθ. 3418/07/2002 κοινή υπουργική απόφαση (Β'712), σύμφωνα με την οποία οι φορείς διαχείρισης των λιμένων της χώρας έχουν την υποχρέωση εξασφάλισης της διάθεσης λιμενικών

εγκαταστάσεων παραλαβής, κατάλληλων να καλύψουν τις ανάγκες των πλοίων που χρησιμοποιούν συνήθως τους λιμένες αρμοδιότητάς τους, χωρίς να γίνονται αιτία αδικαιολόγητης καθυστέρησής τους.

2. Για την παραλαβή και διαχείριση των αποβλήτων από τις ανωτέρω λιμενικές εγκαταστάσεις καταρτίζεται με ευθύνη των φορέων διαχείρισης των λιμένων, υπό την εποπτεία και τον συντονισμό της οικείας Περιφέρειας, κατάλληλο σχέδιο με βάση τις απαιτήσεις της σχετικής κοινής υπουργικής απόφασης. Το σχέδιο εγκρίνεται από την οικεία Περιφέρεια σε συνεργασία με την αρμόδια Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, κατόπιν γνωμοδότησης της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (ΓΓΛΛΠ).

3. Η ΓΓΛΛΠ, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της, από την ημερομηνία έκδοσης της ανωτέρω κοινής υπουργικής απόφασης έως σήμερα, έχει εκδώσει σειρά εγκυκλίων για την ενημέρωση όλων των εμπλεκόμενων φορέων επί των υποχρεώσεών τους, όπως αυτές ορίζονται στην απόφαση.

Ήδη, υπάρχουν ενεργοποιημένα σχέδια παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων για τους μεγαλύτερους και σημαντικότερους λιμένες της χώρας διά των οποίων πραγματοποιείται δια θαλάσσης ένα υψηλό ποσοστό των επιβατικών και εμπορευματικών ροών από και προς την Ελλάδα, καθώς και των θαλασσίων ενδομεταφορών (cabotage). Λόγω της ευρείας ακτογραμμής που διαθέτει η χώρα μας και των εκατοντάδων μεγαλύτερων ή μικρότερων λιμένων και λιμενίσκων, τέθηκε σαν προτεραιότητα η έγκριση και εφαρμογή των σχεδίων στους σημαντικότερους λιμένες της χώρας, σύμφωνα με το γράμμα και το πνεύμα της Οδηγίας 2000/59/ΕΚ (άρθρα 3 και 4), όπου κριτήρια αποφασιστικής σημασίας αποτελούν οι συστηματικοί και όχι ευκαιριακοί κατάπλοι πλοίων καθώς και το μέγεθος και η γεωγραφική θέση των λιμένων.

Για τους υπόλοιπους λιμένες της χώρας, έχουν γίνει και γίνονται συνεχείς προσπάθειες συμμόρφωσής τους με τις απαιτήσεις της σχετικής κοινοτικής Οδηγίας και για τους περισσότερους από αυτούς έχουν διενεργηθεί διαγωνισμοί για την ανάδειξη αναδόχων που θα αναλάβουν την παραλαβή και διαχείριση των αποβλήτων πλοίων. Οι διαγωνισμοί αυτοί απέβησαν άκαρποι, είτε λόγω της μη υποβολής προτάσεων από υποψήφιους αναδόχους, είτε λόγω της υποβολής προτάσεων με υπερβολικά υψηλό προτεινόμενο σύστημα τιμολόγησης το οποίο κρίθηκε αδύνατο να καλυφθεί από το μικρό αριθμό καταπλεόντων σκαφών.

4. Προκειμένου να επιτευχθεί η συμμόρφωση του συνόλου των λιμένων της χώρας με τις απαιτήσεις της Κοινοτικής Οδηγίας, η ΓΓΛΛΠ με σχετική εγκύκλιό της στις 02-01-2006 είχε καλέσει εκ νέου όλους τους φορείς διαχείρισης των λιμένων οι οποίοι δεν διέθεταν εγκεκριμένο σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων να διερευνήσουν την δυνατότητα προσωρινής ένταξής τους σε ενεργοποιημένο σχέδιο άλλου γειτονικού λιμένα, στο πλαίσιο εφαρμογής του άρθρου 5 της Οδηγίας που προβλέπει τη δυνατότητα κατάρτισης προγραμμάτων και σε περιφερειακά πλαίσια.

5. Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας έχει εγκρίνει, κατόπιν θετικής γνωμοδότησης της αρμόδιας Υπηρεσίας του ΥΕΝ, το σχέδιο παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων που καταπλέουν στο λιμένα Θεσσαλονίκης. Ο Οργανισμός Λιμένα Θεσσαλονίκης Α.Ε αποδέχθηκε σχετικό αίτημα του Δήμου Ν. Μηχανιώνας για την προσωρινή ένταξη του λιμένα Μηχανιώνας στο εγκεκριμένο σχέδιό του έως τις 30-04-2007.

6. Από την ΓΓΛΛΠ έχει γίνει σειρά ενεργειών για την εξασφάλιση πόρων για θέματα αρμοδιότητάς της, στο πλαίσιο εκπόνησης του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς (ΕΣΠΑ), των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (ΠΕΠ) και των Προγραμμάτων Διασυνοριακής Συνεργασίας (ΠΔΣ).

7. Πέραν των ανωτέρω, για την καλύτερη εφαρμογή των σχετικών διατάξεων οι Λιμενικές Αρχές της χώρας προβαίνουν σε συνεχείς ελέγχους ορθής εφαρμογής τους, ελέγχοντας τα έντυπα κοινοποίησης που υποβάλλουν οι πλοίαρχοι των υπόχρεων καταπλεόντων πλοίων σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 6 της Κοινοτικής Οδηγίας και διενεργώντας επιθεωρήσεις σύμφωνα με το άρθρο 11 αυτής. Με τον τρόπο αυτό, επιτυγχάνεται ο βασικός στόχος της Οδηγίας που είναι ο περιορισμός της απόρριψης και ιδίως της παράνομης απόρριψης στη θάλασσα αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου από πλοία που χρησιμοποιούν τους κοινοτικούς λιμένες. Στις περιπτώσεις που διαπιστώνεται από τις Λιμενικές Αρχές μη συμμόρφωση των εμπλεκόμενων φορέων με τις υποχρεώσεις τους, όπως αυτές απορρέουν από την σχετική υπουργική απόφαση, επιβάλλονται οι προβλεπόμενες κυρώσεις.

Ο Υπουργός
ΜΑΝΩΛΗΣ Κ. ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ»

6. Στην με αριθμό 1384/20.11.06 ερώτηση της Βουλευτού κ. Ροδούλας Ζήση δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ10023/28378/2025/5.12.06 έγγραφο από τον Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της σχετικής ερώτησης, που κατατέθηκε στη Βουλή από τη Βουλευτή κα Ροδούλα Ζήση αναφορικά με το παραπάνω θέμα και όσον αφορά τα αιτήματα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Υπουργείου μας, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Αίτημα νέας νομοθετικής ρύθμισης οφειλών της Ε.Α.Σ. Πηλίου - Β. Σποράδων λόγω φυσικών καταστροφών.

Με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 4 του ν.2556/97 και της Φ14/0ικ.333/6-3-98 υπουργικής απόφασης, που εκδόθηκε κατ' εξουσιοδότηση του νόμου αυτού, έχει προσδιορισθεί παγίως το νομοθετικό πλαίσιο, βάση του οποίου είναι δυνατή η ρύθμιση των ασφαλιστικών εισφορών, τρεχουσών και καθυστερούμενων, εργοδοτών ή ασφαλισμένων που έχουν επαγγελματική εγκατάσταση ή δραστηριότητα σε περιοχές που πλήττονται από θεομηνίες ή άλλες φυσικές καταστροφές και αποδεδειγμένα έχουν υποστεί ζημιές.

Στην περίπτωση κάθε αιτούντος βεβαίως, οι υπηρεσίες του αρμόδιου ασφαλιστικού φορέα, μετά την προσκόμιση των απαιτούμενων δικαιολογητικών, εκτιμούν αν υπάρχει δυνατότητα υπαγωγής του στις ανωτέρω διατάξεις.

Πέραν όμως των προαναφερθεισών διατάξεων, καθώς και του πάγιου συστήματος ρύθμισης οφειλών που θεσπίστηκε με τον ν.2676/99, στο σχέδιο νόμου «Αναδιάρθρωση των κλάδων Ταμείου Συντάξεων Μηχανικών και Εργοληπτών Δημοσίων Έργων (ΤΣΜΕΔΕ) και ρύθμιση άλλων θεμάτων αρμοδιότητας του Υπουργείου Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας» που έχει κατατεθεί στη Βουλή, έχουν συμπεριληφθεί διατάξεις, με τις οποίες παρέχονται στους οφειλέτες όλων των φορέων κοινωνικής ασφάλισης σημαντικές διευκολύνσεις για την αποπληρωμή των καθυστερούμενων προς αυτούς εισφορών.

Επισημαίνεται, πάντως, ότι ένας οφειλέτης δεν μπορεί να υπάγεται ταυτόχρονα σε περισσότερες της μιας ευνοϊκές ρυθμίσεις καθυστερούμενων ασφαλιστικών εισφορών. Σε περίπτωση, επομένως, αίτησης υπαγωγής σε νεότερη ρύθμιση και το μέρος των οφειλών που έχουν ρυθμισθεί με άλλες διατάξεις και δεν έχει καταβληθεί, θα υπαχθεί στους όρους και τις προϋποθέσεις που θέτουν οι τελευταίες διατάξεις και δεν θα υφίσταται πλέον δυνατότητα συνέχισης εξόφλησής του βάσει προγενέστερων ρυθμίσεων.

Ως εκ τούτου, και στις περιπτώσεις των Συνεταιριστικών Οργανώσεων που έχουν προβεί σε ρύθμιση των οφειλών τους με άλλες διατάξεις, όπως αυτές του άρθρου 13 του ν. 3385/2005, δεν είναι δυνατή η παροχή δυνατότητας παράλληλης υπαγωγής τους και σε άλλη ρύθμιση ή το πάγωμα των τρεχουσών εισφορών. Εξάλλου, και για τη συνέχιση της τμηματικής εξόφλησης των καθυστερούμενων εισφορών αλλά και για την υπαγωγή ενός οφειλέτη σε τυχόν νέα ρύθμιση, αναγκαία προϋπόθεση είναι η καταβολή των τρεχουσών ασφαλιστικών εισφορών μέσα στις προβλεπόμενες προθεσμίες.

Τέλος σημειώνεται ότι δυνατότητα χορήγησης ασφαλιστικής ενημερότητας, κατά παρέκκλιση των ισχυουσών διατάξεων, δεν παρέχεται από τις σχετικές ρυθμίσεις.

2. Σχετικά με το αίτημα οικονομολόγων για αναγνώριση στο ΤΣΕΑΠΓΣΟ του χρόνου συμμετοχής τους σε διετές πρόγραμμα

«Στελέχωσης των Αγροτικών Συνεταιριστικών Οργανώσεων».

Με τις διατάξεις του άρθρου 47 σε συνδυασμό με αυτές του άρθρου 40 του ν. 2084/92, όπως ισχύουν, καθορίσθηκαν κατά ενιαίο τρόπο για τους ασφαλισμένους όλων των οργανισμών κοινωνικής ασφάλισης, οι χρόνοι, πέραν του χρόνου πραγματικής και προαιρετικής ασφάλισης, οι οποίοι λαμβάνονται υπόψη για θεμελίωση ή για προσαύξηση του ποσού της σύνταξης των ασφαλισμένων τους.

Οι χρόνοι αυτοί είναι: α) ο χρόνος συνταξιοδότησης λόγω αναπηρίας, β) 200 ημέρες επιδότησης λόγω ασθένειας και 200 ημέρες επιδότησης λόγω τακτικής ανεργίας της τελευταίας δεκαετίας πριν την υποβολή της αίτησης συνταξιοδότησης, γ) ο χρόνος στρατιωτικής υπηρεσίας, δ) ο χρόνος γονικής άδειας ανατροφής παιδιών και ε) ο χρόνος εκπαιδευτικής άδειας χωρίς αποδοχές μέχρι δύο έτη.

Διατάξεις που προέβλεπαν την αναγνώριση ή προσμέτρηση άλλων πλασματικών χρόνων, πέραν των παραπάνω ρητά αναφερομένων, καταργήθηκαν.

Από τα παραπάνω, συνάγεται ότι μετά την έναρξη ισχύος των προαναφερθεισών ρυθμίσεων, δεν είναι δυνατή η αναγνώριση οποιουδήποτε άλλου χρόνου - συμπεριλαμβανομένου και του χρόνου παρακολούθησης εκπαιδευτικών προγραμμάτων και πρακτικής άσκησης - αν δεν θεσπιστεί ειδική διάταξη νόμου.

Σύμφωνα, όμως, με τις καταστατικές διατάξεις του ΤΣΕΑΠΓΣΟ, στην ασφάλισή του υπάγονται από την πρόσληψή τους οι κατά κύριο επάγγελμα υπάλληλοι που παρέχουν εξαρτημένη εργασία με μισθό στις πάσης φύσης και παντός βαθμού Γεωργικές Συνεταιριστικές Οργανώσεις, στα Σωματεία ή τους Συνδέσμους αυτών και στην ΠΑΣΕΓΕΣ, άσχετα από τους όρους και τη χρονική διάρκεια της σύμβασης εργασίας.

Για την υπαγωγή επομένως στην υποχρεωτική ασφάλιση του εν λόγω Ταμείου είναι απαραίτητη η πρόσληψη του υπαλλήλου με συγκεκριμένη ειδικότητα (π.χ. λογιστής, διεκπεραιωτής, αποθηκάριος κ.λπ.) και κατ'επέκταση η ένταξή του στη διοικητική διάρθρωση της Οργάνωσης, η υπαγωγή του στον Εσωτερικό Κανονισμό Οργάνωσης και Λειτουργίας της και η αμοιβή του βάσει της οικείας Σ.Σ.Ε.

Στις περιπτώσεις όμως των οικονομολόγων, που κατά τη χρονική περίοδο 1985-1987 συμμετείχαν σε πρόγραμμα του ΕΛ.ΚΕ.ΠΑ., ενός έτους θεωρητικής εκπαίδευσης και ενός έτους πρακτικής σε Συνεταιριστικές Οργανώσεις, με σκοπό να αποκτήσουν την απαιτούμενη κατάρτιση προκειμένου να στελεχώσουν στη συνέχεια τις οργανώσεις αυτές, δεν εκπληρούντο οι παραπάνω προϋποθέσεις και ως εκ τούτου δεν υπήρχε υποχρέωση υπαγωγής στην ασφάλιση του οικείου Ταμείου.

Κατά συνέπεια δεν κρίνεται δικαιολογημένη η θέσπιση ειδικής διάταξης, για αναγνώριση του σχετικού χρόνου, προκειμένου αυτές να συνυπολογισθεί για θεμελίωση συνταξιοδοτικού δικαιώματος στο ΤΣΕΑΠΓΣΟ.

Επιπλέον, σημειώνεται ότι τυχόν ικανοποίηση του σχετικού αιτήματος, θα είχε ως αποτέλεσμα την ιδιαίτερα ευνοϊκή μεταχείριση μίας πολύ μικρής μερίδας συμμετασχόντων στο εν λόγω πρόγραμμα, δεδομένου ότι η πλειονότητα των συμμετασχόντων σε αυτό τελικά προτίμησε να μην ενταχθεί στο στελεχιακό δυναμικό των Συνεταιριστικών Οργανώσεων.

Ο Υπουργός
ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΤΟΥΡΙΔΗΣ»

7. Στην με αριθμό 2290/12-12-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Ιωάννου Μαγκριώτη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 134960/ΙΗ/21-12-06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 2290/12-12-2006, την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Γιάννης Μαγκριώτης και αφορά στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Κάθε χρόνο αποστέλλεται, στο πλαίσιο του ετήσιου προγραμματισμού, έγγραφο του ΥΠ.Ε.Π.Θ., για την κάλυψη διδακτικού προσωπικού των Παν/μιων της χώρας, με το οποίο ζητείται η υποβολή προτάσεων από τα Τμήματα των Ιδρυμάτων με βάση την αξιολόγηση των πραγματικών αναγκών και λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των φοιτητών, των υπηρετούντων μελών Δ.Ε.Π. και του αριθμού των κενών θέσεων μελών Δ.Ε.Π. από ετήσιο προγραμματισμό.

Μετά την υποβολή των προτάσεων αυτών, το Υπουργείο υποβάλλει το αίτημα για εξασφάλιση των σχετικών πιστώσεων από τον τακτικό προϋπολογισμό και στη συνέχεια προβαίνει στην κατανομή των θέσεων των Ιδρυμάτων σύμφωνα με τις ανάγκες τους.

Θέσεις που κενούνται από αποχωρήσεις μελών Δ.Ε.Π. για οποιαδήποτε αιτία μπορεί να ζητούνται για προκήρυξη εκτός ετήσιου προγραμματισμού σε οποιαδήποτε βαθμίδα.

Με βάση τα ανωτέρω το ΥΠ.Ε.Π.Θ. καλύπτει τις ανάγκες των Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων σε διδακτικό προσωπικό σε συνάρτηση με την εξασφάλιση των σχετικών πιστώσεων από το Υπουργείο Οικονομικών.

Τέλος, σας γνωρίζουμε ότι για τα λοιπά θέματα έχουν ζητηθεί οι απόψεις της Πρυτανείας του Παν/μιου Θεσ/νίκης, προκειμένου να σας ενημερώσουμε συμπληρωματικά.

Ο Υφυπουργός
ΣΠ. ΤΑΛΙΑΔΟΥΡΟΣ»

8. Στην με αριθμό 1893/1-12-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αριστείδη Μουσιώνη δόθηκε με το υπ' αριθμ. 130630/ΙΗ/22-12-06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ερώτηση με αριθμό 1893/1-12-06, την οποία κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Αριστείδης Μουσιώνης, σχετικά με την προστασία της ιστορικότητας και των Ιερών Ναών της Μακρονήσου και στα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 παρ. 4 του κανονισμού 8/79 (ΦΕΚ 1/1980 τ. Α'), αρμόδιο όργανο για την προστασία των Ιερών Ναών Αγίου Ελευθερίου και Αγίου Αντωνίου της νήσου Μακρονήσου τού νομού Κυκλάδων, είναι η Ιερά Μητρόπολη Σύρου στην πνευματική και διοικητική δικαιοδοσία της οποίας υπάγονται οι εν λόγω ναοί.

Όπως μας πληροφόρησε η ανωτέρω Ιερά Μητρόπολη με σχετικό έγγραφό της, οι προσπάθειές της για τη διάσωση και συντήρηση των ως άνω Ναών αν και προσέκρουσαν στις Αρχαιολογικές Υπηρεσίες συνεχίζονται, ώστε να αποτραπεί η κάθε μορφής βεβήλωση των εν λόγω Παρεκκλησίων.

Σε ό,τι αφορά την ένταξη στα σχολικά βιβλία της νεότερης Ιστορίας της Ελλάδας, της περιόδου του εμφυλίου πολέμου, σας γνωρίζουμε ότι η περίοδος αυτή εμπεριέχεται στα σχολικά εγχειρίδια ως εξής:

- Εγχειρίδιο Ιστορίας Στ' Δημοτικού, «Στα νεότερα και σύγχρονα χρόνια»: Στην ενότητα Η Ελλάδα στον 20ό αιώνα στο κεφάλαιο 8, σελ 114, ο Εμφύλιος Πόλεμος (με ανάλογο φωτογραφικό υλικό).

- Εγχειρίδιο Ιστορίας Γ' Γυμνασίου: Κεφ. ΚΓ, Η Ελλάδα στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, Κατοχή και Αντίσταση, σελ. 371.

- Εγχειρίδιο Ιστορίας Γ' Λυκείου, Ιστορία Νεότερη και Σύγχρονη - β' τεύχος, Κεφ. ΚΖ, Ο θρίαμβος της Εθνικής Αντίστασης και τραγωδία του Εμφυλίου Πόλεμου, 2. Η περίοδος της εθνικής κρίσης. (Οκτώβριος 1944 - Αύγουστος 1949), σελ 294-299 (με ανάλογο πλούσιο κειμενικό και φωτογραφικό υλικό).

- Εγχειρίδιο Ιστορίας Τεχνικών και επαγγελματικών Εκπαιδευτηρίων - β' τάξη 1ου κύκλου, Ιστορία του Νεότερου και Σύγχρονου Κόσμου από το 1453 μ.Χ. έως σήμερα, 4. Η Ελλάδα στον Πόλεμο, δ. Ο εμφύλιος πόλεμος. σελ 128-131 (με ανάλογο φωτογραφικό υλικό).

Ο Υφυπουργός
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΛΟΣ»

9. Στην με αριθμό 1102/13.11.06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Αθανασίου Τσούρα δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ.900α/5275/8853/7.12..06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Εθνικής Άμυνας η ακόλουθη απάντηση:

«Σε απάντηση της υπ' αριθμ. 1102/13.11.2006 ερώτησης που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Αθανάσιος Τσούρας, στη Βουλή των Ελλήνων με θέμα την χορήγηση αδειών λειτουργίας περιπτέρων σε ανάπηρους, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 21 του Ν. 3036/2002, δικαίωμα εκμετάλλευσης περιπτέρου έχουν οι ανάπηροι πολέμου, οι ανάπηροι ειρηνικής περιόδου (Ν.1370/1944), οι ανάπηροι αγωνιστές του Δημοκρατικού Στρατού (Ν. 1863/1989) και οι ανάπηροι πολέμου Αμάχου Πληθυσμού (Ν. 812/1943), καθώς και τα θύματα των προαναφερομένων κατηγοριών, εφόσον όμως λαμβάνουν πολεμική ή στρατιωτική σύνταξη από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους. Οι παραπάνω τυγχάνουν του συγκεκριμένου ευεργετήματος, εφόσον πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις, όπως κατώτερο όριο εισοδήματος, δεκαετή παραμονή σε μόνιμη κατοικία και απασχόληση άλλη εκτός του δημοσίου τομέα.

Πανελλαδικά, οι Ανάπηροι Πολέμου όλων των παραπάνω κατηγοριών, καθώς και τα θύματα αυτών ανέρχονται σε 23.763, εκ των οποίων 9.120 είναι οι ανάπηροι και 16.643 τα θύματα. Από αυτούς, οι 11.000 περίπου κατέχουν άδεια εκμετάλλευσης περιπτέρου ή κυλικείου ενώ οι υπόλοιποι τυγχάνουν αναποκατάστατοι.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η ισχύουσα νομοθεσία δεν προβλέπει τη χορήγηση του ευεργετήματος σε άλλες κατηγορίες, καθόσον δεν έχουν τύχει της προστασίας του νόμου όλοι οι σημερινοί δικαιούχοι.

Ο Υφυπουργός
ΙΩΑΝΝΗΣ ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ»

10. Στην με αριθμό 1106/13.11.06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Μάρκου Μπόλαρη δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ.90022/29026/2295/5.12.06 έγγραφο από τον Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από το Βουλευτή κ. Μάρκο Μπόλαρη, και όσον αφορά τα θέματα της αρμοδιότητάς μας, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 29 του Κανονισμού Ασφαλιστικής Αρμοδιότητας, οι Υγειονομικές Επιτροπές του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ έχουν, ως έργο τη διαπίστωση της φύσης, των αιτιών, της έκτασης και της διάρκειας της σωματικής ή πνευματικής πάθησης ή βλάβης του αιτούντος των συνταξιοδοτικών παροχών (σύνταξη αναπηρίας, επίδομα παραπληγίας ή απολύτου αναπηρίας, κ.λπ.).

Επομένως, οι Υγειονομικές Επιτροπές αποφαίνονται περί της αναπηρίας του ασφαλισμένου για ορισμένο χρονικό διάστημα, μετά τη λήξη του οποίου επανεξετάζεται το δικαίωμά χορήγησης των συνταξιοδοτικών παροχών για μεταγενέστερο χρονικό διάστημα ή επ' αόριστον.

2. Το επίδομα απολύτου αναπηρίας αποτελεί μια ατομική παροχή, για την οποία ο/η δικαιούχος δεν έχει καταβάλλει ασφαλιστικές εισφορές. Χορηγείται δε σε συνταξιούχους λόγω αναπηρίας ή θανάτου, καθώς και σε συνταξιούχους λόγω γήρατος εφόσον είναι τυφλοί, εφόσον μετά από κρίση των Υγειονομικών Επιτροπών κριθεί ότι ο συνταξιούχος βρίσκεται συνεχώς σε κατάσταση που απαιτεί συνεχή επίβλεψη, περιποίηση και συμπαράσταση άλλου προσώπου.

Η διαπίστωση της ιατρικής βλάβης καθώς και του δικαιώματος λήψης του επιδόματος απολύτου αναπηρίας είναι θέμα αποκλειστικά επιστημονικό - ιατρικό, εκτιμάται δε από τις αρμόδιες Υγειονομικές Επιτροπές (πρωτοβάθμιες και δευτεροβάθμιες), οι γνωματεύσεις των οποίων, κατά πάγια νομολογία αποφάσεων του Συμβουλίου της Επικρατείας, αποτελούν ως προς τη διάγνωση, το ποσοστό της ανατομοφυσιολογικής βλάβης και το χρόνο διάρκειας της αναπηρίας, θέση ειδικού επιστημονικού οργάνου μη επιδεχόμενου αμφισβήτησης. Γι' αυτό το λόγο, οι Υγειονομικές Επιτροπές είναι αρμόδιες για τη διαπίστωση από ιατρικής άποψης της φύσης, των αιτιών, της έκτασης και της διάρκειας της σωματικής ή πνευματικής πάθησης ή βλάβης του αιτούμενου το επίδομα απολύτου αναπηρίας, οι δε γνωματεύσεις τους ως προς τα ανήκοντα στην αρμοδιότητά τους τεχνικής φύσης θέματα είναι δεσμευτικές για τα αρμόδια προς απονομή της σχετικής παροχής ασφαλιστικά όργανα, εφόσον εκδίδονται με τον προσήκοντα τρόπο και είναι ειδικά αιτιολογημένες.

Όπως είναι φανερό από τα παραπάνω αναφερόμενα, δεν είναι δυνατή ουδεμία παρέμβαση από την πλευρά του Υπουργείου στα θέματα τεχνικής φύσης, τα οποία αποτελούν αρμοδιότητα των Υγειονομικών Επιτροπών.

3. Τους, σύμφωνα με το άρθρο 18 του Κανονισμού Ασφαλιστικής Αρμοδιότητας του ΙΚΑ-ΕΤΑΜ προβλέπεται η μονιμοποίηση τους σύνταξης λόγω αναπηρίας μετά τη συμπλήρωση συγκεκριμένων ορίων ηλικίας, αριθμού υγειονομικών εξετάσεων από τους Υγειονομικές Επιτροπές και χρονικής διάρκειας συνταξιοδότησης.

4. Όσον αφορά τη δωρεάν χορήγηση των φαρμάκων για την αντιμετώπιση τους νόσου Alzheimer τους πληροφορούμε ότι και η νόσος αυτή, με σχετική διάταξη νόμου που πρόσφατα ψηφίστηκε, έχει συμπεριληφθεί στις χρόνιες παθήσεις για στις οποίες χορηγούνται από τους ασφαλιστικούς οργανισμούς χωρίς συμμετοχή του ασφαλισμένου όλα ανεξαιρέτως τα φάρμακα που είναι απαραίτητα για την αντιμετώπισή τους.

Αναλώσιμα υλικά και υγειονομικό υλικό χορηγούν οι ασφαλιστικοί οργανισμοί τους πάσχοντες από χρόνιες παθήσεις, σύμφωνα με τα οριζόμενα τους κανονισμούς παροχών τους.

Ο Υπουργός
ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΤΟΥΡΙΔΗΣ»

11. Στην με αριθμό 1145/14.11.06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Παναγιώτου Αντωνακόπουλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. Φ 90022/27850/1991/5.12.06 έγγραφο από τον Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην παραπάνω ερώτηση, που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από το βουλευτή κ. Παναγιώτη Αντωνακόπουλο, και σχετικά με το παραπάνω αναφερόμενο θέμα, σας γνωρίζουμε τα ακόλουθα:

1. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (άρθρο 2, παρ. 1, περ. στ' του α.ν.1846/1951, όπως ισχύει) ο αριθμός των ημερών ασφάλισης των ρητινοσυλλεκτών κατ' έτος ανέρχεται σε 35 ημέρες ανά 1.000 κιλά παραδιδόμενης σε εμπόρους, ιδιωτικές ή συνεταιριστικές βιομηχανίες ρητίνης. Οι ημέρες εργασίας ανάγονται στο ημερολογιακό έτος παράδοσης της ρητίνης, εκτός της περίπτωσης που η ρητίνη παραδίδεται εντός του πρώτου τριμήνου κάθε ημερολογιακού έτους, οπότε οι ημέρες εργασίας ανάγονται στο προηγούμενο έτος.

Παρατηρείται, όμως, συχνά οι ρητινοσυλλέκτες να μην προλαβαίνουν να παραδώσουν τη ρητίνη εντός του πρώτου τριμήνου του έτους, με αποτέλεσμα να μην συμπληρώνουν τις απαιτούμενες ημέρες ασφάλισης για τη λήψη των παροχών (π.χ. κάλυψη κινδύνου ασθένειας - έκδοση βιβλιαρίου ασθενείας, επιδότηση λόγω ανεργίας από τον ΟΑΕΔ κ.λπ.).

Για την αντιμετώπιση της στρέβλωσης αυτής, η Πολιτική ηγεσία του Υπουργείου ήδη προωθεί ρύθμιση στο υπό ψήφιση νομοσχέδιο σύμφωνα με την οποία επιμηκύνεται ο χρόνος παράδοσης της ρητίνης μέσα στους πρώτους πέντε μήνες - αντί των τριών - κάθε ημερολογιακού έτους έτσι ώστε οι ρητινοσυλλέκτες να συμπληρώνουν τις απαιτούμενες ημέρες ασφάλισης για τη λήψη των παροχών.

Το ανωτέρω μέτρο αποτελούσε και πάγιο αίτημα των ρητινοσυλλεκτών.

2. Όσο αφορά το θέμα της παροχής δυνατότητας συνταξιοδότησης των ρητινοσυλλεκτών με λιγότερες από τις κατ' ελάχιστον απαιτούμενες (4.500) ημέρες ασφάλισης, σας ενημερώνουμε ότι τα όρια ηλικίας που ισχύουν στο ΙΚΑ καθώς και ο απαιτούμενος χρόνος ασφάλισης είναι προϋποθέσεις που θεσπίστηκαν ύστερα από αναλογιστικές μελέτες σε συνάρτηση με το προσδόκιμο όριο ζωής της χώρας μας, με σκοπό αφενός την βιωσιμότητα των ασφαλιστικών οργανισμών και αφετέρου την εξασφάλιση ικανοποιητικών παροχών στους συνταξιούχους των ασφαλιστικών οργανισμών. Επιπλέον θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα όρια ηλικίας συνταξιοδότησης της χώρας μας είναι

χαμηλότερα σε σύγκριση με τα αντίστοιχα όρια των περισσοτέρων κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο Υπουργός
ΣΑΒΒΑΣ ΤΣΙΤΟΥΡΙΔΗΣ»

12. Στην με αριθμό 1763/28-11-06 ερώτηση του Βουλευτή κ. Θεόδωρου Καράογλου δόθηκε με το υπ' αριθμ. 168298/0092/22-12-06 έγγραφο από τον Υφυπουργό Οικονομίας και Οικονομικών η ακόλουθη απάντηση:

«Απαντώντας στην ανωτέρω ερώτηση που κατέθεσε στη Βουλή ο Βουλευτής κ. Θεόδωρος Καραόγλου, σας γνωρίζουμε ότι το αίτημα της υπαγωγής των πασχόντων από διάχυτο γιγαντιαίο αιματολεμφαγγείωμα στις διατάξεις του προτελευταίου εδαφίου της περίπτωσης α' της παραγράφου 1 του άρθρου 1 του Π.Δ. 166/2000 (συνταξιοδότηση με 15ετή υπηρεσία και καταβολή πλήρους σύνταξης) τελεί υπόψη του Υπουργείου Οικονομίας & Οικονομικών και έχει ζητηθεί η συνδρομή της Ανωτάτης του Στρατού Υγειονομικής Επιτροπής προκειμένου να αξιολογηθεί και να εξετασθεί, μαζί με παρεμφερή αιτήματα, κατά την κατάρτιση προσεχούς συνταξιοδοτικού νομοσχεδίου.

Ο Υφυπουργός
ΠΕΤΡΟΣ ΔΟΥΚΑΣ»

13. Στην με αριθμό 2207/11-12-06 ερώτηση του Βουλευτή κ Δημητρίου Πιπεργιά δόθηκε με το υπ' αριθμ. ΑΠΥ/ΙΑ/25/4-1-07 έγγραφο από τον Υπουργό Επικρατείας η ακόλουθη απάντηση:

«Σχετικώς με την ανωτέρω ερώτηση, σας διαβιβάζουμε συνημμένως το υπ' αριθμ. πρωτ. 268/ΔΕΜΜΕ/28-12-06 Υπηρεσιακό Σημείωμα της Διεύθυνσης Εποπτείας ΜΜΕ, στο οποίο απαντάται το θιγόμενο στην ερώτησή σας ζήτημα.

Ο Υπουργός
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΡΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ»

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Λεβέντη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο αναφορών και ερωτήσεων της Τρίτης 30 Ιανουαρίου 2007.

Α. ΑΝΑΦΟΡΕΣ – ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής).

1. Η με αριθμό 1885/30-11-2006 ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Εμμανουήλ Στρατάκη προς τον Υπουργό περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με τα όρια εκπομπής ρύπων από τις βιομηχανικές μονάδες στην Ελλάδα.

2. Η με αριθμό 665/1-12-2006 Αναφορά του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Δημητρίου Τσιόγκα προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με την αναβάθμιση της παρεχόμενης ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης στο Νομό Λάρισας.

Β. ΑΝΑΦΟΡΕΣ – ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής).

1. Η με αριθμό 1627/155/24-11-2006 ερώτηση και Αίτηση Κατάθεσης Εγγράφων του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Έκτορα Νασιώκα προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τα προβλήματα στο χώρο της Ψυχικής Υγείας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Επίκαιρες ερωτήσεις πρώτου κύκλου:

Θα συζητηθεί η πρώτη με αριθμό 221/22-1-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Θεόδωρου Πάγκαλου προς την Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, σχετικά με τα προβλήματα λειτουργίας του Ειδικού Εργαστηρίου Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης Ελευσίνας κ.λπ..

Αναλυτικότερα το περιεχόμενο της επίκαιρης ερώτησης του κ. Πάγκαλου έχει ως εξής:

«Το Ε.Ε.Ε.Ε.Κ. Ελευσίνας αποτελεί έναν πολύ σημαντικό θεσμό για την ουσιαστική υποστήριξη μαθητών με ειδικές ανάγκες αφού σχετίζεται με την απόκτηση επαγγελματικών και κοινωνικών δεξιοτήτων απαραίτητων για να καταπολεμηθούν οι κάθε είδους αποκλεισμοί.

Προς αυτήν την κατεύθυνση και σύμφωνα με τα πορίσματα της παιδαγωγικής επιστήμης είναι απαραίτητο οι θέσεις του εκπαιδευτικού προσωπικού να καλύπτονται από μόνιμους και όχι αναπληρωτές ή ωρομίσθιους καθηγητές/καθηγήτριες.

Είναι επίσης αυτονόητο ότι τέτοιου είδους μονάδες για να δικαιολογούν τον τίτλο και την αποστολή τους χρειάζονται ειδικό εκπαιδευτικό προσωπικό (ψυχολόγος, κοινωνικός λειτουργός, εργοθεραπευτής, λογοθεραπευτής, σχολικός νοσηλευτής, φυσιοθεραπευτής κ.λπ.)».

Ερωτάται η κυρία Υπουργός:

1. Τι μέτρα προτίθεται να λάβει ώστε να καλυφθούν όλες οι οργανικές θέσεις του ειδικού εκπαιδευτικού προσωπικού του Ε.Ε.Ε.Ε.Κ. Ελευσίνας;

2. Προτίθεται να δώσει προτεραιότητα στο διορισμό μόνιμου εκπαιδευτικού προσωπικού ώστε να σταματήσει η προβληματική και αντιπαιδαγωγική πρακτική της ανάθεσης διδακτικού έργου σε αναπληρωτές και ωρομίσθιους;»

Στην επίκαιρη ερώτηση του κ. Πάγκαλου θα απαντήσει ο Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων κ. Γεώργιος Καλός

Κύριε Υφυπουργέ, έχετε το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Κύριε Πρόεδρε, είναι γνωστό ότι το Υπουργείο Παιδείας και η Κυβέρνηση έχουν κάνει τα χρόνια αυτά αρκετές και συντονισμένες προσπάθειες -οι οποίες απέδωσαν, δόξα τω Θεώ, φαίνεται ήδη ότι αποδίδουν- για να ουσιαστικοποιήσει το έργο της ειδικής αγωγής.

Μάλιστα, κύριε συνάδελφε, για την ολοκλήρωση αυτού του έργου κατά βαθμίδα εκπαίδευσης αγωνιστήκαμε μέχρι σήμερα να δώσουμε σε αυτά τα εργαστήρια, σ' αυτό τον πολύτιμο θεσμό των εργαστηρίων ειδικής αγωγής και επαγγελματικής κατάρτισης, το προσωπικό και τις υποδομές που απαιτούνται, ώστε να μπορούν τα παιδιά που εξέρχονται απ' αυτά τα σχολεία και τα οποία έχουν ήδη πάρει ειδική αγωγή -πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια- να εντάσσονται κοινωνικά κατά τρόπο ομαλό και να αποδίδουν και επαγγελματικά, έτσι όπως είναι το συμφέρον της πολιτείας και της κοινωνίας.

Είναι βέβαιο ότι ένα εκπαιδευτικό έργο γίνεται και αποδίδεται όσο το δυνατόν τελειότερα, όταν το διδακτικό προσωπικό έχει σταθερές θέσεις και όταν δεν ανακυκλώνεται κατά περιόδους, έτσι ώστε να δημιουργούνται σωστές εκπαιδευτικές συνθήκες ανάμεσα σε διδασκόμενους και διδάσκοντες. Έχει δίκιο, λοιπόν, ο κ. Πάγκαλος ότι θα ήταν το άριστο να τοποθετηθεί μόνιμο προσωπικό στα Ειδικά Κέντρα Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης.

Ας στρέψουμε τώρα την προσοχή μας και να δούμε πώς απαντώνται τα δυο ερωτήματα που θέτει ο αγαπητός συνάδελφος σε αυτό το Ειδικό Κέντρο Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης, το οποίο μάλιστα είναι και πολυπληθές από πλευράς μαθητών, κύριε Πρόεδρε: Έχει εβδομήντα τέσσερις μαθητές.

Το Ε.Ε.Ε.Ε.Κ. της Ελευσίνας, λοιπόν, δημιουργήθηκε το 2001, αλλά λειτούργησε, κύριε συνάδελφε, από το εκπαιδευτικό έτος 2002-2003.

Σχετικά με το πρώτο ερώτημά σας, σας γνωρίζουμε ότι από τις έξι οργανικές θέσεις που υπάρχουν και έχουν θεσμοθετηθεί για το ειδικό εκπαιδευτικό προσωπικό, δηλαδή θέσεων ψυχολόγου, κοινωνικού λειτουργού, φυσικοθεραπευτή, λογοθεραπευτή, εργοθεραπευτή και ειδικού βοηθητικού προσωπικού, είναι ήδη καλυμμένες οι τρεις. Είναι καλυμμένες οι βασικές ειδικότητες, δηλαδή του ψυχολόγου, του εργοθεραπευτή και του κοινωνικού λειτουργού. Αυτές οι τρεις βασικές θέσεις, που είναι οργανικές και καλυμμένες με μόνιμο προσωπικό, έχουν βοηθηθεί και έχουν ενισχυθεί με ωρομίσθιους και συμβασιούχους λόγω του μεγάλου αριθμού των μαθητών. Οι υπόλοιπες τρεις κενές, από τις έξι υφιστάμενες οργανικές θέσεις, θα καλυφθούν με τις νέες τοποθετήσεις του τρέχοντος διαγωνισμού. Είναι ήδη καταγεγραμμένη η ανάγκη από το Υπουργείο Παιδείας.

Πιστεύουμε ότι στο ερχόμενο δίμηνο, κύριε συνάδελφε, θα έχει ολοκληρωθεί ο διαγωνισμός για την πρόσληψη και του μονίμου ειδικού βοηθητικού προσωπικού, αλλά και του ειδικού εκπαιδευτικού προσωπικού, των ειδικοτήτων δηλαδή, ώστε να καλυφθούν και οι άλλες τρεις.

Βέβαια θα μου πείτε ότι έτσι όπως εμφανίζεται στα αντίστοιχα δελτία μας η δυναμικότητα του προσωπικού στο σχολείο, εκτός από τη μόνιμη δασκάλα ειδικής αγωγής και τους τέσσερις μονίμους εκπαιδευτικούς με απόσπαση, των καλλιτεχνικών μαθημάτων, της φυτικής παραγωγής, των γεωργικών μηχανημάτων και του καθηγητού φυσικής αγωγής, δηλαδή του γυμναστή, οι υπόλοιπες ειδικότητες δηλαδή των φιλολόγων, των γεωργικών μαθημάτων, της οικιακής αγωγής και της ζωικής παραγωγής μαζί με των καλλιτεχνικών μαθημάτων και της θεατρικής και της μουσικής αγωγής -είναι περίπου δεκαπέντε οι θέσεις- καλύπτονται με αναπληρωτές και ωρομισθίους.

Μέχρι σήμερα γνωρίζετε καλά, κύριε συνάδελφε, από το θεσμικό πλαίσιο που η προηγούμενη κυβέρνηση έφτιαξε, ότι απαραίτητος όρος για να διοριστεί κάποιος σε οργανική θέση μόνιμος ήταν -γι' αυτά τα εργαστήρια και για τις ειδικότητες που σας διάβασα ότι καλύπτονται σήμερα με αναπληρωτές και ωρομισθίους- να έχει πενταετή προϋπηρεσία εργαστηριακή. Γνωρίζετε ότι ο θεσμός έγινε τελευταία και δεν υπήρχαν καθηγητές τέτοιων ειδικοτήτων που να έχουν αυτή την πενταετή προϋπηρεσία. Μας πρότειναν από την αρχή του φετινού έτους να κάνουμε νομοθετική ρύθμιση να κατεβάσουμε την απαραίτητη προϋπηρεσία στα τρία χρόνια ώστε να υπάρξει προσωπικό.

Εμείς πιστεύουμε ότι ορθώς μπήκε η πενταετία. Είναι ασφαλιστική δικλίδα και εγγύηση. Και έτσι περιμένουμε φέτος, όπου θα έχει συμπληρωθεί η πενταετής προϋπηρεσία για πολλούς εκπαιδευτικούς, να δημιουργήσουμε με τον τρόπο που θα σας πω, τις οργανικές θέσεις που σας ενδιαφέρουν και να τις συμπληρώσουν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ο ερωτών Βουλευτής κ. Πάγκαλος έχει το λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, πρόκειται για σχολεία που δυστυχώς και προφανώς είναι καινούργια στη χώρα μας. Το σχολείο αυτό άρχισε να λειτουργεί το 2002 σε μια περιοχή που πράγματι έχει πολύ μεγάλο πρόβλημα, διότι υπάρχουν οικογένειες που δεν έχουν τη δυνατότητα να καταφύγουν σε ιδιωτικά εκπαιδευτικά ιδρύματα ή χορηγίες και έτσι εξαρτώνται από το κράτος και από την κρατική δαπάνη.

Εδώ πρέπει να διαπιστώσουμε ότι υπάρχει μια ολιγωρία. Από το 2002 έχουν περάσει τρία χρόνια. Υπήρχε η δυνατότητα τέτοιες θέσεις να έχουν καλυφθεί. Φέτος το σχολείο άρχισε να λειτουργεί περί το Δεκέμβριο. Συνέχισε να ολοκληρώνει το προσωπικό του μέχρι το Γενάρη. Ακόμη δεν έχει ολοκληρωθεί πλήρως. Αυτά τα παιδιά δεν μπορούν να τα χειρισθούν εκπαιδευτικοί -καθ' όλα ίσως ικανοί- γενικής κατάρτισης που είναι ωρομίσθιοι. Πρέπει να είναι ειδικοί εκπαιδευτικοί και να έχουν πάγια σχέση με τα παιδιά. Πρέπει να γνωρίζουν τους εκπαιδευτικούς τα παιδιά.

Βεβαίως καλό είναι ότι συμπληρώθηκαν αυτές οι θέσεις, τις οποίες ανέφερε ο Υπουργός. Αλλά θα μου επιτρέψετε να πω ότι

ο λογοθεραπευτής και ο φυσιοθεραπευτής είναι προφανές ότι χρειάζονται για το σχολείο, ότι είναι απαραίτητοι ως παρουσία.

Να προσθέσω και κάτι άλλο που δεν το έχω αναφέρει στην ερώτησή μου, διότι περίμενα ότι θα έχει υπάρξει εξέλιξη.

Κύριε Υπουργέ, ο Δήμος Ελευσίνας έχει προσφέρει οικόπεδο στο οποίο πρέπει να ανεγερθεί το ειδικό κτίριο που έχει ανάγκη ένα τέτοιο σχολείο. Απ' ό,τι ξέρω υπάρχει μια μελέτη η οποία έχει υπερβεί κάθε όριο καθυστέρησης. Θα σας παρακαλούσα, λοιπόν, να παρέμβετε προσωπικά, να κάνετε μια εξέταση του θέματος ώστε αυτός που έχει αναλάβει να ολοκληρώσει τη μελέτη για να μπορέσει να ανεγερθεί αυτό το σχολείο ή εν πάση περιπτώσει αν δεν είναι σε θέση να την ολοκληρώσει να την αναθέσετε σε κάποιον άλλο και να μπορέσουμε να προχωρήσουμε.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Πάγκαλο.

Ο Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων κ. Καλός έχει το λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΛΟΣ (Υφυπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων): Εγώ οφείλω να ευχαριστήσω τον κ. Πάγκαλο που μου έδωσε την ευκαιρία να απαντήσω και για το κτηριακό, για την υποδομή -γιατί αυτό, όπως πολύ σωστά είπατε, δεν αναφέρεται ρητά, μάλλον ούτε καν υπαινικτικά στο κείμενο της ερώτησης.

Η μελέτη, λοιπόν, αυτή καθυστερεί, γιατί η μελέτη-κατασκευή με τον τρόπο που γίνονταν μέχρι σήμερα τα σχολεία, έτσι όπως συνηθιζόταν, και εμείς το αλλάξαμε θεσμικά, σταμάτησε να λειτουργεί. Δηλαδή είναι βέβαιο ότι δεν μπορεί πια να γίνει με μελέτη-κατασκευή από το δήμο και έτσι, σύμφωνα με το νέο θεσμικό πλαίσιο κατασκευής των σχολικών κτηρίων, ο Οργανισμός Σχολικών Κτηρίων με τη βέβαιη παρέμβαση τη δική μας, αφού το ζητάτε ούτως ή άλλως και αφού είναι καταγεγραμμένη η ανάγκη, θα βάλει το νερό στο αυλάκι –επιτρέψτε μου να πω- με μία πιο γρήγορη διαδικασία και εγκυρότερη απ' ό,τι είχε ξεκινήσει μέχρι τώρα.

Όσον αφορά το τι είπατε στηρίζοντας αυτήν την πρότασή σας, θα σας έλεγα το εξής. Χρησιμοποιήσατε τη λέξη «ολιγωρία». Ολιγωρία μπορεί να βρει κανείς, κύριε συνάδελφε –και αυτό υποστηρίζω, χωρίς καμία αν θέλετε κομματική προκατάληψη- στην προηγούμενη ηγεσία του Υπουργείου Παιδείας, η οποία από το 2002 μέχρι το 2004 που μας παραδόθηκε η εξουσία δεν κατόρθωσε να κάνει το διαγωνισμό για την πρόσληψη μονίμων εκπαιδευτικών, όπως τους είπατε, ψυχολόγων, λογοθεραπευτών. Γιατί; Ενώ ο διαγωνισμός είχε προκηρυχθεί, ενώ κατέθεσαν περίπου δεκαπέντε χιλιάδες εκπαιδευτικοί ειδικής αγωγής, ή τουλάχιστον έχοντας γνώση ειδικής αγωγής, τα προσόντα τους και τα δικαιολογητικά και τις αιτήσεις τους, δεν έγινε αυτός το διαγωνισμός, γιατί ήταν, λέει, πληθώρα η προσέλευση των υποψηφίων. Εμείς κάναμε πραγματικότητα αυτόν το διαγωνισμό και σας είπα ότι έτσι θα καλυφθούν με μονίμους αυτών των πολύ σημαντικών –συμφωνούμε- ειδικοτήτων εντός των επομένων μηνών οι θέσεις αυτές που υπάρχουν και θα θεσμοθετηθούν και καινούργιες. Γιατί; Η δεύτερη ολιγωρία, κύριε Πάγκαλε, είναι του θεσμικού πλαισίου που είχε φτιάξει η προηγούμενη κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Μιλώ για τα θεσμικά πλαίσια εκείνα του ν. 2817/2000 και του ν. 3194/2003, τα οποία, χωρίς να αναγνωρίζουν τις ιδιαιτερότητες της ελληνικής πραγματικότητας, έβαλαν πενταετία απαραίτητη ως προϋπόθεση προϋπηρεσίας για να έχουμε τοποθέτηση μονίμων εκπαιδευτικών ειδικής αγωγής σε μόνιμες θέσεις.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι είκοσι τέσσερις Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας, τριάντα έξι Βουλευτές του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και δύο Ανεξάρτητοι Βουλευτές υπέβαλαν συμπληρωματική πρόταση αναθεώρησης του άρθρου 5 του Συντάγματος.

Η προαναφερθείσα πρόταση καταχωρίζεται στα Πρακτικά και έχει ως εξής:

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Η πρόταση θα τυπωθεί, θα διανεμηθεί στους κυρίους συναδέλφους και θα παραπεμφθεί στην Επιτροπή Αναθεώρησης του Συντάγματος.

Επανερχόμεθα στη συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

Δεύτερη είναι η με αριθμό 237/23-1-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Αντώνη Σκυλλάκου προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, σχετικά με την επίλυση του προβλήματος ανέγερσης νέου κτηρίου για το 10ο Λύκειο Περιστερίου κ.λπ..

Το περιεχόμενο της επίκαιρης ερώτησης του Βουλευτή κ. Αντώνη Σκυλλάκου έχει ως εξής:

«Όπως είναι γνωστό το 1995 χαρακτηρίστηκε η γη μεταξύ των δρόμων Τεμπών-Γαρδένιας-Φοινίκων (9.297 τ.μ.) στα όρια του σχεδίου πόλης Περιστερίου, για την ανέγερση του 10ου Ε.Λ. και σχολικών αθλητικών εγκαταστάσεων.

Στη συνέχεια εκδόθηκε απόφαση των Υπουργείων Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Οικονομίας και Οικονομικών για αναγκαστική απαλλοτρίωση και το Μάιο του 2001 κατατέθηκε από τον Ο.Σ.Κ. στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, το αντίστοιχο ποσό για την αποζημίωση των δικαιούχων.

Μετά από πολλές προσπάθειες έγινε άρση της αναδάσωσης στο χώρο (ΦΕΚ Δ' 61/30-1-2004). Όμως ο χώρος ανήκει στη Β' Ζώνη προστασίας του Ποικίλου Όρους, που σύμφωνα με το ν. 2742/7-9-99 δεν επιτρέπεται να ανεγερθεί σ' αυτόν σχολείο, επιτρέπεται, όμως, να κτιστούν αναψυκτήριο, καφενεία, εστιατόρια κ.λπ..

Έπειτα από πολλές προσπάθειες γονιών-μαθητών-εκπαιδευτικών, συντάχθηκε από το νομικό τμήμα του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. τροπολογία του νόμου έτσι ώστε να μπορεί η γη να χαρακτηρισθεί σαν σχολική και να ανεγερθεί το σχολείο.

Παρά τη δέσμευση του Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. στη σχολική κοινότητα και τη δημοτική αρχή, από τον Ιανουάριο του 2005, ότι θα φέρει τη σχετική τροπολογία στο Κοινοβούλιο, μέχρι σήμερα δεν έχει γίνει κάτι τέτοιο αν και έχουν περάσει από τότε δύο χρόνια.

Η κατάσταση δε, με τη συλλειτουργία των δύο Λυκείων (7ο και 10ο Ε.Λ.) σε ένα κτήριο είναι αφόρητη, οι μαθητές κάνουν μάθημα σε λυόμενα κ.λπ..

Μετά τα παραπάνω ερωτάται, ο κύριος Υπουργός γιατί υπάρχει αυτή η καθυστέρηση όσον αφορά την κατάθεση της συγκεκριμένης τροπολογίας και εάν προτίθεται να προχωρήσει άμεσα στην υλοποίηση της δέσμευσής του».

Στην ερώτηση του κ. Σκυλλάκου θα απαντήσει ο Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων κ. Σταύρος Καλογιάννης.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σχετικά με την ανέγερση του 10ου Ενιαίου Λυκείου στο Περιστέρι θα ήθελα να ενημερώσω το Σώμα για τα εξής: Η εν λόγω περιοχή βρίσκεται εκτός των ορίων του εγκεκριμένου γενικού πολεοδομικού σχεδίου Περιστερίου και διέπεται από τις διατάξεις του ν. 2742/1999, όπως ορθώς αναφέρεται στο κείμενο της ερώτησης, με το οποίο καθορίζονται οι ζώνες προστασίας του όρους Αιγάλεω, οι χρήσεις και οι όροι δόμησης σε αυτές.

Ο συγκεκριμένος χώρος για την ανέγερση του σχολείου ανήκει στη ζώνη β' προστασίας η οποία καθορίζεται ως περιοχή περιαστικού πάρκου. Στη ζώνη αυτή επιτρέπεται η ανέγερση εστιατορίων, κτηρίων πολιτιστικών χρήσεων και περιβαλλοντικής εκπαίδευσης και μικρών αθλητικών εγκαταστάσεων. Για κάθε χωροθέτηση οποιασδήποτε επιτρεπόμενης μορφής κτηρίου προαπαιτείται η έγκριση του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας.

Κατά συνέπεια, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις δεν επιτρέπεται η ανέγερση σχολικών κτηρίων και το θέμα μπορεί να αντιμετωπιστεί όντως μόνο με νομοθετική ρύθμιση.

Στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. έχει γίνει η σχετική επεξεργασία του φακέλου από την αρμόδια Διεύθυνση Πολεοδομικού Σχεδιασμού. Έχουμε πάρει τις θετικές γνωμοδοτήσεις από τους εμπλεκόμενους φορείς και η πρόθεσή μας είναι να προωθήσουμε τη ρύθμιση για να δοθεί λύση σ' ένα πρόβλημα που ταλανίζει και τους μαθητές και τους εκπαιδευτικούς στην περιοχή, στο πρώτο σχετικό νομοσχέδιο του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. που θα κατατεθεί στη Βουλή.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Ο κ. Σκυλλάκος έχει το λόγο.

ΑΝΤΩΝΗΣ ΣΚΥΛΛΑΚΟΣ: Το πρόβλημα είναι παλιό και εύχομαι να βρισκόμαστε στην τελευταία φάση επίλυσής του. Το 1995 χαρακτηρίστηκε η περιοχή σαν χώρος όπου θα μπορούσε να κτιστεί κάποιο σχολείο. Έγιναν επανειλημμένες νομικές επεμβάσεις των αρμόδιων Υπουργείων και φτάσαμε το 2004 στο προτελευταίο εμπόδιο που ήταν ο αποχαρακτηρισμός από δάσος.

Από τις αρχές του 2004 που αποχαρακτηρίστηκε η περιοχή από δάσος πέρασαν τρία χρόνια. Δεν νομίζω ότι είναι και τόσο δύσκολο να γίνει μία τροποποίηση των κανόνων που καθορίζει ο ν. 2742 σε σχέση με το ποικίλο όρος και που εντάσσει την περιοχή στη β' ζώνη. Αυτό είναι πολύ απλό ζήτημα, δεν χρειάζεται καμία τεράστια μελέτη ή τόση πολλή δουλειά και αναρωτιέμαι γιατί χρειάζονται τρία χρόνια από το Υπουργείο για να ετοιμαστεί αυτή η τροπολογία για την οποία κάνετε λόγο και μάλιστα πολύ περισσότερο γιατί ο πολιτικός προϊστάμενος του ίδιου σας του Υπουργείου στις αρχές του 2005 είχε δεσμευτεί ότι θα φέρει την τροπολογία.

Πέρασαν δύο χρόνια μ' αυτήν την τροπολογία. Η κατάσταση είναι σοβαρή εκεί. Για να φτάσουν οι αίθουσες, ένα μεγάλο μέρος των μαθητών κάνει μαθήματα σε λυόμενα όπου ιδιαίτερα τους ζεστούς μήνες είναι αφόρητη η κατάσταση και το Μάιο και τον Ιούνιο δεν μπορείς να μπεις μέσα. Επίσης για να είναι λιγότερα τα τμήματα τα έχουν κάνει υπερμεγέθη, πολύ πάνω από το κανονικό, με πάνω από τριάντα άτομα γιατί συστεγάζεται και το 7ο, δεν είναι μόνο το 10ο Λύκειο. Τα παιδιά στο διάλειμμα δεν προλαβαίνουν ούτε στο κυλικείο να πάνε γιατί υπάρχει πολύς συνωστισμός. Τα εργαστήρια της φυσικής και της τεχνολογικής επιστήμης δεν επαρκούν και χρησιμοποιούνται και σαν αίθουσες μαθημάτων. Υπάρχουν μεγάλες δυσκολίες.

Χαίρομαι που δίνετε αυτήν τη δέσμευση ότι στο προσεχές νομοσχέδιο του Υπουργείου σας θα υπάρξει αυτή η τροπολογία. Ελπίζω να μη βρεθεί κάποια δικαιολογία για να αναβληθεί πάλι το θέμα γιατί δεν είμαστε στο τέλος. Ακόμα και να εγκριθεί από σας, μετά χρειάζεται νέα προσπάθεια για να το βάλει στο πρόγραμμά του ο Οργανισμός Σχολικών Κτηρίων και να υπάρξει η αναγκαία χρηματοδότηση. Δικαιολογημένα λοιπόν οι φορείς της πόλης, οι μαθητές και οι καθηγητές κάνουν την Τετάρτη 31 Γενάρη συγκέντρωση διαμαρτυρίας και θα σας επισκεφθούν, κύριε Υπουργέ, θα έλθουν και στο Υπουργείο.

Παρακαλώ πολύ να τους δεχθείτε. Και αυτή τη δέσμευση που κάνετε εδώ να την κάνετε και στους ίδιους ακόμα πιο συγκεκριμένη.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Σκυλλάκο.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Όπως είπα και στην πρωτομιλία μου, έχει γίνει η επεξεργασία όλων των απαραίτητων στοιχείων για τη συγκεκριμένη ρύθμιση. Πήραμε τις γνωμοδοτήσεις όλων των αρμόδιων φορέων οι οποίες όπως γνωρίζετε, κύριε συνάδελφε, αρκετές φορές απαιτούν μια διαδικασία χρονοβόρα. Τα δεδομένα στα οποία έχει καταλήξει η αρμόδια υπηρεσία στο σχέδιο εισήγησής της αναφέρονται σε συντελεστή δόμησης για τη συγκεκριμένη περιοχή 0,60, ποσοστό κάλυψης 40% και μέγιστο ύψος κτηρίου έντεκα μέτρα. Τα αναφέρω αυτά ακριβώς για να δείξω ότι έχει γίνει όλη η σχετική προεργασία. Όπως είπα και προηγουμένως στο πρώτο σχετικό νομοσχέδιο του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. θα δούμε τη συγκεκριμένη ρύθμιση.

Σε ό,τι αφορά στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. γνωρίζετε επίσης ότι οι πόρτες του Υπουργείου είναι πάντα ανοικτές για να δεχόμαστε και

να συζητάμε θέματα που αφορούν στο κοινωνικό σύνολο.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Σειρά έχει η με αριθμό 232/23-1-2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Αθανασίου Λεβέντη προς τον Υπουργό Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τις ελλείψεις σε προσωπικό στο Νοσοκομείο Μελισσίων «Αμαλία Φλέμιγκ» κ.λπ..

Συγκεκριμένα το περιεχόμενο της επίκαιρης ερώτησης του κ. Βουλευτή έχει ως εξής:

«Σοβαρά προβλήματα λειτουργίας αντιμετωπίζει το Γ.Ν. Μελισσίων «Αμαλία Φλέμιγκ» λόγω μεγάλων ελλείψεων ιατρικού, νοσηλευτικού, διοικητικού προσωπικού. Βάση του κανονισμού λειτουργίας του Νοσοκομείου από τις εκατόν σαράντα πέντε προβλεπόμενες οργανικές θέσεις ιατρικού και λοιπού επιστημονικού προσωπικού είναι καλυμμένες οι εκατόν δώδεκα. Από τις πεντακόσιες ενενήντα επτά οργανικές θέσεις νοσηλευτικού προσωπικού είναι καλυμμένες οι διακόσιες ενενήντα τρεις. Από τις πεντακόσιες εβδομήντα δύο οργανικές θέσεις διοικητικού προσωπικού είναι καλυμμένες οι τριακόσιες δεκαέξι.

Η παροχή σύγχρονων υπηρεσιών υγείας στους πολίτες δεν είναι δυνατή με τόσες ελλείψεις. Η βελτίωση των συνθηκών νοσηλείας των ασθενών καθώς και η καλυτέρευση των άσχημων σήμερα συνθηκών εργασίας των εργαζομένων στο νοσοκομείο απαιτούν την άμεση πρόσληψη του αναγκαίου μόνιμου προσωπικού.

Δεν μπορεί το νοσοκομείο να συνεχίσει να λειτουργεί στηριζόμενο μόνο στις υπεράνθρωπες προσπάθειες που καταβάλλει το προσωπικό. Οι εξαντλητικές συνθήκες εργασίας που οδηγούν και σε υποβάθμιση της περίθαλψης δικαίως έχουν οδηγήσει τους εργαζόμενους σε κινητοποιήσεις. Η πρόσφατη περιοδεία αντιπροσωπείας του ΣΥ.ΡΙ.ΖΑ. στο νοσοκομείο επιβεβαίωσε την παραπάνω κατάσταση που οδηγεί σε απαξίωση του δημόσιου συστήματος υγείας.

Με βάση τα παραπάνω, ερωτάται ο κύριος Υπουργός:

- Τι μέτρα θα πάρει άμεσα για τη μονιμότητα ιατρικού, νοσηλευτικού και διοικητικού προσωπικού, ώστε να καλυφθούν οι κενές οργανικές θέσεις στο Νοσοκομείο «Αμαλία Φλέμιγκ»;

- Γιατί επιτρέπει να συνεχίζεται η υποβάθμιση της δημόσιας υγείας και οι εξαντλητικές συνθήκες εργασίας των εργαζομένων στο Νοσοκομείο;

Στην επίκαιρη ερώτηση του κ. Λεβέντη θα απαντήσει ο Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, κ. Γιαννόπουλος.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Κύριε Πρόεδρε, κύριοι συνάδελφοι, είναι γεγονός ότι το Νοσοκομείο Φλέμιγκ επιτελεί μια υψηλή αποστολή στον Βορειοανατολικό άξονα του Νομού Αττικής από πλευράς εφημερίας. Και βέβαια θα γνωρίζετε, κύριε Λεβέντη, ότι το Νοσοκομείο Φλέμιγκ ανήκει στο Πανεπιστήμιο και το Υπουργείο Υγείας το έχει εκμισθώσει με 450.000 ευρώ ετησίως. Όλος αυτός ο χώρος καθώς και το κτίσμα είναι του πανεπιστημίου. Το δε υπόλοιπο νοσοκομειακό συγκρότημα του Μπόμπολα ανήκει στο Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων.

Όσον αφορά στο προσωπικό λέτε ότι υπάρχει μια κινητοποίηση από πλευράς των εργαζομένων. Είναι γεγονός ότι σε πολλά νοσοκομεία παρατηρείται αυτό το φαινόμενο. Φαίνεται η κινητικότητα αυτή και η μαχητική διάθεση την οποία επιδεικνύουν όλοι οι συνάδελφοι λειτουργοί της υγείας. Μέσα σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα περίπου δυόμισι χιλιάδες νοσηλευτές και νοσηλεύτριες θα στελεχώσουν τα νοσοκομεία μας. Αυτό το προσωπικό προέρχεται από τους διαγωνισμούς του 2005 και από τους υπόλοιπους του 2004. Είναι ο κυλιόμενος πίνακας. Είναι προς τιμήν του Α.Σ.Ε.Π.. Οφείλω δημόσια να αναφερθώ στην προκήρυξη του διαγωνισμού του Νοεμβρίου 2006 που ολοκληρώθηκε ο πίνακας.

Μάλιστα –σήμερα είχα επικοινωνία με τον Πρόεδρο του Α.Σ.Ε.Π. κ. Βέη- για πρώτη φορά στην ιστορία του Α.Σ.Ε.Π. μέσα σε δυόμισι μήνες δίνει αποτελέσματα για ένα διαγωνισμό της τάξεως των χιλίων εννιακοσίων πενήντα θέσεων.

Γι' αυτό, λοιπόν, σας ενημερώνω, κύριε συνάδελφε, ότι στο επίπεδο νοσηλευτικής υπηρεσίας υπάρχουν στο Νοσοκομείο Φλέμιγκ, σύμφωνα με τους διαγωνισμούς, δύο θέσεις νοσηλευτριών Π.Ε., είκοσι οκτώ νοσηλευτές Τ.Ε. και δεκαεννέα θέσεις Δ.Ε.. Στο δε επίπεδο ιατρικής υπηρεσίας υπάρχει ένας αριθμός που ξεπερνάει τις δεκαπέντε θέσεις σε μόνιμη τακτική πλήρωση. Ένας Επιμελητής Β' Καρδιολογίας, Ενδοκρινολογίας, Ακτινοδιαγνωστικής, Παθολογοανατομίας, Ω.Ρ.Λ., Πνευμονολογίας, Αναισθησιολογίας, Νεφρολογίας και ένας Διευθυντής Ιατρικής Βιοπαθολογίας έχουν ήδη στελεχώσει το νοσοκομείο.

Στη δευτερολογία μου θα σας πω και για το υπόλοιπο προσωπικό.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ο κ. Λεβέντης έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, διαπιστώσατε κι εσείς -και το τονίσατε- ότι το νοσοκομείο αυτό προσφέρει πολύτιμες υπηρεσίες σε μία εκτεταμένη περιοχή, η οποία αναπτύσσεται ραγδαία. Δυστυχώς, όμως, αυτές τις υπηρεσίες τις προσφέρει αναλώμασι κυριολεκτικά, με θυσία αυτού του προσωπικού, το οποίο είναι σχεδόν το μισό από αυτό που όφειλε να είναι σύμφωνα με τους προ εικοσαετίας οργανισμούς. Υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις. Τα νούμερα τα ακούσατε. Λείπει περίπου το 40% - 45% του νοσηλευτικού προσωπικού και αντίστοιχα των άλλων κλάδων.

Απόλυτα δικαιολογημένα κατεβαίνουν σε επίσχεση εργασίας. Το να αγωνιστούν με αυτόν τον τρόπο, είναι το έσχατο όπλο που έχουν, μήπως και ακουστούν από την πολιτεία.

Κύριε Υπουργέ, άκουσα με ενδιαφέρον τα νούμερα, τα οποία παραθέσατε. Από το νοσοκομείο αυτό λείπουν διακόσια τέσσερα άτομα ως νοσηλευτικό προσωπικό. Κενές οργανικές θέσεις με τους αναχρονιστικούς οργανισμούς. Είπατε τώρα ότι θα προσληφθούν σαράντα εννέα. Οψέποτε προσληφθούν, κύριε Υπουργέ, γιατί κάθε τόσο ακούμε για προσλήψεις, αλλά δεν τις βλέπουμε, δεν φτάνουν στα νοσοκομεία. Δεν ξέρω γιατί.

Χαίρομαι που κι εσείς παραδεχθήκατε ότι το Α.Σ.Ε.Π. μπορεί να λειτουργήσει γρήγορα, γιατί του έχουμε φορτώσει όλες τις αμαρτίες. Δεν υπήρχαν, όμως, οι μηχανισμοί, δεν υπήρχαν αυτές οι δυνατότητες σε προσωπικό, σε μηχανήματα και άλλο εξοπλισμό, για να μπορέσει να λειτουργήσει πιο γρήγορα και πιο αποτελεσματικά.

Ας προσληφθεί, λοιπόν, αυτό το προσωπικό κι ας πάει άμεσα.

Επίσης, να μην ξεχνάμε ότι παρ' όλα αυτά μένουν άλλοι εκατόν εξήντα πέντε, που πρέπει να συμπληρώσουν τις κενές οργανικές θέσεις με τους αναχρονιστικούς, ξεπερασμένους οργανισμούς του 1986. Δεν αντέχουν άλλο.

Αν πάτε εκεί, κύριε Υπουργέ –δεν ξέρω αν πήγατε, θα άξιζε τον κόπο- θα δείτε ότι είναι απόλυτα δικαιολογημένη η αγανάκτηση αυτών των εργαζομένων, που κυριολεκτικά γίνονται θυσία για να μπορέσει να σταθεί το σύστημα στα πόδια του, να μπορέσουν να εξυπηρετηθούν και να επιβιώσουν κάτω από αυτές τις συνθήκες οι ασθενείς που νοσηλεύονται.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κύριο συνάδελφο.

Ο κύριος Υπουργός έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης): Έχω επισκεφθεί αρκετές φορές το Νοσοκομείο Φλέμιγκ, γιατί σας είπα ότι είναι και Πανεπιστημιακό.

Χαίρομαι, γιατί κι εσείς αναγνωρίζετε –και είμαι υποχρεωμένος δημόσια να αναφερθώ- την εντατικοποίηση της εργασίας όλων των εμπλεκομένων και των λειτουργών της υγείας του νοσοκομείου. Φαίνεται, βέβαια, ότι δεν μπορούμε να σας πείσουμε ότι αυτός ο αριθμός του προσωπικού είτε στο επίπεδο της νοσηλευτικής υπηρεσίας είτε στο επίπεδο της ιατρικής υπηρεσίας και της διοικητικής στελεχώνει το νοσοκομείο. Ναι, υπολείπεται το προσωπικό του αριθμού αυτού, που είναι γνωστός, το οποίο θα έπρεπε να είχε το νοσοκομείο σύμφωνα με τον παλιό του οργανισμό. Λειτουργεί όμως -το ξέρετε πολύ καλά- και προσφέρει υπηρεσίες.

Στο επίπεδο, τώρα, των διοικητικών υπηρεσιών, ένας μεγά-

λος αριθμός και εδώ είναι σε εξέλιξη από παλιούς διαγωνισμούς του 2005. Δεν χρειάζεται να αναφερθώ στις κατηγορίες που είναι. Και παράλληλα θα πρέπει να γνωρίζετε ότι ένας ικανοποιητικός αριθμός που υπηρετεί ήδη στο επίπεδο των stages, ολοκληρώνεται με μία διαδικασία ανανέωσης όχι των ιδίων, αλλά του θεσμού των stages με χίλια τριακόσια άτομα. Και βεβαίως έχουμε και έναν άλλο μεγαλύτερο αριθμό, που θα μας δοθεί η ευκαιρία να αναλύσουμε σε ποια νοσοκομεία και σε ποιες Δ.Υ.ΠΕ. θα πάνε για να στελεχώσουν τα νοσοκομεία, οπότε και εύρυθμα να λειτουργούν.

Παράλληλα, θα ήθελα να σας ενημερώσω, κύριε Λεβέντη, ότι στο Νοσοκομείο Φλέμιγκ εντός των ημερών, θα έχετε πληροφορηθεί ότι θα λειτουργήσει και ο αξονικός τομογράφος, που ήταν ένα πάγιο αίτημα όλων των ιατρών, λόγω του ότι μετέχει στον εφημεριακό κορμό και είναι και ήσαν αναγκασμένοι να πηγαίνουν σε άλλα νοσοκομεία για να κάνουν μία αξονική τομογραφία, με ό,τι αυτό συνεπάγεται, από πλευράς απωλείας χρόνου και εργατοωρών που χανόντουσαν μέσα στις διακομιδές των περιστατικών.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

Επίκαιρες ερωτήσεις δεύτερου κύκλου:

Η πρώτη με αριθμό 229/23.1.2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Πανελληνίου Σοσιαλιστικού Κινήματος κ. Κεγκέρογλου προς τον Υπουργό Απασχόλησης και Κοινωνικής Προστασίας, σχετικά με την εκποίηση περιουσιακών στοιχείων του Οργανισμού Ασφάλισης Ελευθέρων Επαγγελματιών, διαγράφεται λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού.

Επίσης, η δεύτερη με αριθμό 236/23.1.2007 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδος κ. Δημητρίου Τσιόγκα προς τους Υπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με την αλλαγή του καθεστώτος έκδοσης αδειών για τη δημιουργία μικρομονάδων μεταποίησης καπνού, τη μείωση της φορολογίας κ.λπ., διαγράφεται λόγω κωλύματος του κυρίου Υπουργού.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη των

ΕΠΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Θα συζητηθεί η υπ' αριθμόν 35/6-12-2006 επερώτηση των Βουλευτών του ΠΑ.ΣΟ.Κ. κυρίων Θεοχάρη Τσιόκα, Ροδούλας Ζήση, Αριστείδη Μουσιώνη, Παρασκευής Χριστοφιλοπούλου, Έκτωρα Νασιώκα, Αικατερίνης Περλεπέ-Σηφουνάκη, Συλβάνας Ράπτη, Εμμανουήλ Σκουλάκη, Παναγιώτη Αντωνακόπουλου, Μιλτιάδη Βέρρα, Λεωνίδα Γρηγοράκου, Εμμανουήλ Στρατάκη, Στέφανου Τζουμάκα, Αθανασίου Τσούρα, Εμμανουήλ Φραγκιαδουλάκη, Χρήστου Χάϊδου, Αναστασίου Χωρέμη, Τόνιας Αντωνίου, Ιωάννη Βλατή, Πέτρου Κατσιλιέρη, Μαρίας Δαμανάκη και Κωνσταντίνου Ρόβλια προς τους Υπουργούς Μεταφορών και Επικοινωνιών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Δημόσιας Τάξης και Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τα προγράμματα Οδικής Ασφάλειας.

Ο Γενικός Γραμματέας της Κοινοβουλευτικής Ομάδος της Νέας Δημοκρατίας, κ. Σταύρου, ορίζει Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο τον κ. Βαρβιτσιώτη.

Ο Πρόεδρος του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς, κ. Αλαβάνος, ορίζει Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο, τον κ. Λεβέντη.

Το λόγο έχει ο πρώτος επερωτών συνάδελφος, κ. Τσιόκας.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι η δεύτερη φορά που αναλαμβάνουμε την πρωτοβουλία ως ΠΑ.ΣΟ.Κ., να κρούσουμε τον κώδωνα του κινδύνου για ένα πάρα πολύ σοβαρό θέμα, αυτό που έχει χαρακτηρίσει η ελληνική κοινωνία, όλοι οι επιστημονικοί φορείς, το σύνολο του πολιτικού κόσμου, ως εθνική μάστιγα.

Αναφερόμαστε στην επερώτησή μας για τα τροχαία ατυχήματα, τα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα. Και είναι η δεύτερη φορά που ασκούμε το δικαίωμά μας να ελέγξουμε, αλλά τώρα πλέον και να κατηγορήσουμε την Κυβέρνηση, ότι όχι μόνο δεν ακούει αυτήν την έντονη ανησυχία μας, αλλά το χειρότερο από όλα, ότι μετατρέπει κάθε φορά, μα, κυριολεκτικά κάθε φορά, που αναδεικνύουμε αυτό το ζήτημα, τη συζήτηση, σ' ένα τύπο μνημόσυνου, όπου οι ευχές περισσεύουν, οι διαπιστώσεις περισσεύουν, πρωτοβουλίες όμως καμία, κυριολεκτικά καμία.

Πώς αλλιώς μπορεί να εξηγηθεί το γεγονός ότι από πέρυσι το Πάσχα φωνάζαμε, ελάτε να συζητήσουμε, να δούμε τι γίνεται, διότι τα θανατηφόρα ατυχήματα ξαναπήραν την ανιούσα. Πώς αλλιώς μπορούμε να εξηγήσουμε το γεγονός ότι από τις 6 Δεκεμβρίου ζητούμε να γίνει αυτή η συζήτηση και μόλις τώρα αποφάσισε η Κυβέρνηση να την οργανώσει, να δεχτεί να έλθει εδώ να συζητήσουμε. Και μάλιστα δεν έρχεται η Κυβέρνηση με τους καθ' ύλην αρμόδιους Υπουργούς, αλλά στέλνει τον Υφυπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε..

Κύριε Υφυπουργέ, μας είστε πάρα πολύ συμπαθής, αλλά ειλικρινά δεν μας είναι καθόλου, μα καθόλου –όπως δεν είναι και σε ολόκληρη την κοινωνία- συμπαθής η πολιτική που κάνετε. Είναι εχθρική απέναντι στα ελληνικά κοινωνικά στρώματα, είναι εχθρική απέναντι στην ασφάλεια της ελληνικής κοινωνίας.

Για δεύτερη φορά, λοιπόν, η Κυβέρνηση υποβαθμίζει το θέμα και στέλνει Υφυπουργό, όταν στη Γαλλία ο Σιράκ το έχει δεύτερο θέμα στην πολιτική ατζέντα και εποπτεύει ο ίδιος προσωπικά το συντονισμό δράσεων ολόκληρης της Κυβέρνησης και φθάνουν σε εντυπωσιακά αποτελέσματα.

Στις Σκανδιναβικές χώρες το ίδιο, στη Γερμανία το ίδιο.

Εδώ στην Ελλάδα, λοιπόν, αναλώνεται η Κυβέρνηση τρία χρόνια τώρα, -φθάσαμε στη δύση της πολιτικής της θητείας- ανάμεσα στο ποιος θα προεδρεύσει της διυπουργικής επιτροπής -δεν το έχει λύσει ακόμα- αν θα είναι ο Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ή αν θα είναι ο Υπουργός Μεταφορών. Περί αυτού πρόκειται. Κατά τα άλλα, τα θύματα αυξάνονται από τα τροχαία ατυχήματα καθώς τα τροχαία ατυχήματα πολλαπλασιάζονται. Στην Ελλάδα παράλληλα το Τ.Ε.Ε., οι συγκοινωνιολόγοι, οι μη κυβερνητικές οργανώσεις κυριολεκτικά κραυγάζουν για την αναγκαιότητα να πάρουν πρωτοβουλίες. Συμπίπτουν όλοι οι κοινωνικοί και επιστημονικοί φορείς στις εκτιμήσεις ότι για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα χρειάζεται σχέδιο, χρειάζεται συντονισμός με εξειδικευμένες δράσεις, διότι για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας πρέπει να συντονιστούν πάνω από επτά Υπουργεία. Χρειάζεται αυτοτελής χρηματοδότηση, χρειάζεται συνέπεια και συνέχεια με ποσοτικούς και ποιοτικούς δείκτες, με άλλα λόγια ένα σχέδιο πραγματικό που θα αντιμετώπιζε το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας και τα θανατηφόρα ατυχήματα προϋποθέτει πολιτικές πρόληψης, πολιτικές παιδείας, πολιτικές συστηματικού και τακτικού ελέγχου, προϋποθέτει πολιτικές έγκαιρης αντιμετώπισης μετά το ατύχημα.

Και σας ρωτάμε, κύριε Υφυπουργέ, ρωτάμε την Κυβέρνηση στην ουσία. Με τα δικά σας στοιχεία έχουμε ναι ή όχι, περίπου χίλιους εξακόσιους νεκρούς το χρόνο στην Ελλάδα. Έχουμε ναι ή όχι πάνω από είκοσι τέσσερις χιλιάδες τροχαία ατυχήματα το χρόνο στη χώρα μας; Έχουμε ναι ή όχι πάνω από 3,500.000.000 ευρώ οικονομική επίπτωση ως αποτέλεσμα των τροχαίων ατυχημάτων; Έχουμε ναι ή όχι, χιλιάδες πολίτες που μένουν ανάπηροι με κινητικά ή άλλα προβλήματα και οι οποίοι καθίστανται περιθώριο της ελληνικής κοινωνίας;

Είναι τόσο μικρό, λοιπόν, το πρόβλημα που η Κυβέρνηση αποφάσισε να το απαντήσει στη Βουλή μ' έναν Υφυπουργό και δεν έρχεται ο ίδιος ο Πρωθυπουργός εδώ για να δώσει τη μάχη μιας αξιόπιστης πρότασης για το πώς θα αντιμετωπιστεί το πρόβλημα; Γι' αυτό σας αποδίδουμε κατηγορία.

Δεν απασχολεί εδώ και τρία χρόνια την Κυβέρνηση ότι το συντριπτικό ποσοστό των ατυχημάτων επιφέρει καίρια πλήγματα στην ελληνική οικογένεια, στην ασφάλεια των πολιτών. Δεν σας απασχολεί ότι σύμφωνα με τα στοιχεία των επιστημόνων το 41% των τροχαίων στις πόλεις αναφέρεται σε νέα παιδιά. Δεν σας απασχολεί ότι γι' αυτό το ζήτημα έπρεπε να υπάρχει εθνική συνεννόηση και να πορευτούμε μαζί σε ένα ενιαίο σχέδιο οδικής ασφάλειας.

Πέστε μας ένα μέτρο θετικό που λάβατε αυτά τα τρία χρόνια, τώρα που τελειώνει η κυβερνητική σας θητεία. Αντίθετα, στη δύση της κυβερνητικής σας θητείας μιλάτε μόνο για αναθέσεις μελετών, μιλάτε μόνο για έργα που θα κάνετε, που θα δημοπρατήσετε. Δεν μιλάτε όμως για αποτελέσματα, όταν είχατε στα χέρια σας το καλύτερο χαρτί για να πάτε ένα βήμα μπροστά.

Για πρώτη φορά στην ιστορία της η Ελλάδα έφτιαξε εθνικό πρόγραμμα πολιτικής ασφάλειας την περίοδο 2001-2004. Είχαμε νεκρούς πριν από το 2001 πάνω από δύο χιλιάδες εκατόν είκοσι. Και χάρις σε ένα πρόγραμμα που έγινε και που συντονίστηκαν τέσσερα Υπουργεία, το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, το Υπουργείο Μεταφορών, το δικό σας Υπουργείο το ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και το Υπουργείο Υγείας και μέσα από συντονισμένες και ενιαίες δράσεις με ενημέρωση του κόσμου, οι δύο χιλιάδες εκατόν είκοσι νεκροί μειώθηκαν στους χίλιους εξακόσιους. Είχαμε ποσοστό ευστοχίας 20%.

Τέλειωσε αυτό το Πρόγραμμα. Αναλάβατε εσείς. Γιατί δεν φτιάξατε ένα άλλο, εάν δεν σας άρεσε αυτό; Και σαφώς έπρεπε να φτιάξετε ένα καινούργιο, γιατί εκείνοι οι στόχοι επιτεύχθηκαν και έπρεπε να πάτε στους άλλους.

Αυτό σας το λέμε, όταν οι σκανδιναβικές χώρες βάζουν 0% στόχο για τροχαία ατυχήματα. Σας το λέμε, όταν η Γαλλία βάζει στόχο να περιοριστεί στο 10% το ποσοστό των τροχαίων ατυχημάτων. Εσείς δεν κάνετε καμία βελτίωση γι' αυτά, δεν έχετε κανένα πρόγραμμα, δεν έχετε εγκρίνει κανένα σχέδιο. Δεν συνεδρίασε ούτε μία φορά η διυπουργική. Καταργήσατε την Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας. Έχετε Πρόεδρο τον κ. Σταθάκη -Βουλευτής σας είναι- και δεν συγκροτείτε την επιτροπή. Ο Πρωθυπουργός δεν θέλει να ασχοληθεί μ' αυτό το θέμα και ο κ. Σουφλιάς μαζί με τον κ. Λιάπη ανταγωνίζονται για το ποιος θα αναλάβει τον συντονισμό, ενώ οι πολίτες πεθαίνουν. Γιατί άραγε πάνω σ' αυτά δεν παίρνετε θέση;

Δεν ξέρουμε ποια είναι τα καινούργια στοιχεία των νεκρών των τροχαίων. Το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης για μια περίοδο είχε κλείσει το site. Τώρα το ξανάνοιξε και έχει γενικά στοιχεία. Μπείτε στο site και ζητήστε εξειδικευμένα στοιχεία για το τι συμβαίνει στις πόλεις, σε ποιες περιοχές και για ποιους λόγους

συμβαίνουν τα τροχαία, τι συμβαίνει στο νομαρχιακό δίκτυο, τι συμβαίνει στο επαρχιακό δίκτυο. Δεν θα βρείτε άκρη. Αν θέλεις στοιχεία, πρέπει να έχεις μέσον για να τα πάρεις. Δεν σου τα δίνουν.

Και θα μας πείτε τώρα «Όχι, δεν είναι χίλιοι εξακόσιοι οι νεκροί, είναι χίλιοι πεντακόσιοι». Χίλιοι πεντακόσιοι είναι μείον 5%. Το μείον 5% ξέρετε τι σημαίνει; Σημαίνει στα όρια του στατιστικού λάθους. Και αν κάποιος πέθανε μετά από δύο, τρεις μέρες; Αν μπήκε στο νοσοκομείο και πέθανε; Αυτόν τον υπολογίζετε; Προφανώς όχι. Το 5% δεν είναι αποτέλεσμα. Άρα, κρατάτε τους αριθμούς στα ίδια, άρα, δεν κάνετε τίποτα.

Ευτελίζετε τους αστυνομικούς στους ελέγχους. Τους βάζετε να κρύβονται πίσω από τους θάμνους κάθε φορά που έχετε εισπρακτικούς λόγους. Κάθε φορά που θέλετε να μαζέψετε λεφτά, τους κρύβετε πίσω από τους θάμνους για να κυνηγούν τους οδηγούς. Έτσι γίνεται συστηματική πολιτική οδικής ασφάλειας;

Όσον αφορά τα πάρκα οδικής κυκλοφορίας, παραλάβατε ογδόντα πάρκα οδικής κυκλοφορίας. Όλα έχουν χορταριάσει. Πείτε μου πού ασχολούνται με τα πάρκα οδικής κυκλοφορίας απ' αυτά που παραλάβατε.

Η αξιοπιστία των σχολών στην εκπαίδευση; Η αξιοπιστία των εκπαιδευτών; Η αξιοπιστία των εκπαιδευομένων; Μηδέν κυριολεκτικά. Στις νομαρχίες γίνονται πάρτυ. Αλήθεια εσείς στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. έχετε κάνει κατηγοριοποίηση του οδικού δικτύου για να πούμε με πόσα χιλιόμετρα πρέπει να τρέχει κάποιος σε κάθε περιοχή; Έχετε κάνει σύγχρονη κατηγοριοποίηση στο εθνικό δίκτυο, κατηγοριοποίηση επικινδυνότητας; Έχει γίνει; Θα μου πείτε πάλι ότι κάνετε μελέτες. Τρία χρόνια μελέτες για να αποφασίσετε ότι θα κυβερνήσετε αν σας ξαναδώσει ο λαός την ψήφο του στην άλλη τετραετία; Δεν θα σας ξαναδώσει ο λαός τέτοιο ο.Κ., διότι η πολιτική σας είναι επιζήμια. Και είναι επιζήμια για την ζωή των ανθρώπων.

Χρηματοδοτήσεις για εξοπλισμό; Μηδέν. Μελέτες; Ατελείωτες; Ποιος τις χρησιμοποιεί; Μέτρα για επικίνδυνα σημεία; Ξέρετε ποια μέτρα πήρατε; Πήρατε στο Μαλιακό μέτρα και κατεβάσατε τα όρια ταχύτητας. Ε, να τους πούμε να πηγαίνουν με τα πόδια. Εάν αυτό είναι το μέτρο που θα απαντήσει στο πρόβλημα, να τους πούμε να πηγαίνουν με τα πόδια.

Έχετε ένα πρόγραμμα στο Υπουργείο, το Ο.Α.Λ.Α.Α., το οποίο σας το χρηματοδοτεί η Ευρωπαϊκή Ένωση, που αφορά δράσεις βελτιώσεων για την οδική ασφάλεια. Εκτός από ασφαλτοστρώσεις πήρατε καμιά άλλη πρωτοβουλία; Πού τα πάτε αυτά τα λεφτά;

Ποιες είναι άλλες πρωτοβουλίες που θα μπορούσατε να πάρετε; Δεκάδες. Θα σας πω μία μόνο. Πως απορροφάται η ενέργεια πρόσκρουσης; Υπάρχουν δεκάδες μηχανήματα, δεκάδες τρόποι για να απορροφάται η ενέργεια σε μια πρόσκρουση. Πείτε μου κάπου που να εγκαταστήσατε ένα τέτοιο σύστημα. Πουθενά! Οι όποιες ανακοινώσεις σας γίνονται κάθε φορά που γίνεται ένα ατύχημα. Έγινε ένα ατύχημα στα Τέμπη, βγήκε ο Πρωθυπουργός, έκανε ανακοίνωση. Αξιολογήσατε ποτέ τα αποτελέσματα της ανακοίνωσης και των δεσμεύσεών του; Όχι. Έγινε το δυστύχημα στο Μαλιακό. Πάλι τα ίδια. Τι κάνατε; Τίποτε.

Τι κάνετε για τις διαφημιστικές πινακίδες που έχουν φυτρώσει παντού σαν μανιτάρια; Ξεχάσατε τι έγινε στη Χαλκίδα που έπεσε η πινακίδα και σκότωσε κόσμο;

Ποια μέτρα πήρατε για να ελέγξετε τη νομιμότητα των πινακίδων, να συντονίσετε την αυτοδιοίκηση; Σκοτώνονται νέα παιδιά, σκοτώνονται οικογένειες, μαρτυρούν οικογένειες.

Δίνετε συχνότητες για άδειες Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης. Βάλατε στο νόμο υποχρέωση ότι στις ώρες αιχμής υποχρεωτικά και δωρεάν θα έχουν προγράμματα για την οδική ασφάλεια; Όχι. Ούτε πρόκειται να βάλετε. Τρία χρόνια μετά, όχι. Άρα, λοιπόν, ξέρω τι θα μας πείτε. Όχι, έχουμε σχέδιο. Το έχει κάνει το πολυτεχνείο. Το πολυτεχνείο μπορεί να έκανε σχέδιο, η Κυβέρνηση έκανε σχέδιο; Σε ποια διυπουργική συζητήθηκε; Ποιος προεδρεύει της διυπουργικής; Ποιος είναι ο υπεύθυνος που συντονίζει τις δράσεις των Υπουργείων που χρειάζονται; Δεν υπάρχει, δεν έχετε σχέδιο, δεν έχετε ευθύνη συντονισμού.

Η Νέα Δημοκρατία, λοιπόν, έχει αποτύχει, γιατί απαξίωσε τη διυπουργική, απαξίωσε την Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, απαξίωσε τη διακομματική επιτροπή της Βουλής που έβγαλε ένα εξαιρετικό πόρισμα, και υποκρύπτει τα στοιχεία. Μια τα κρύβει και μια τα βάζει στο site του Υπουργείου.

Αντί για όλα αυτά, τι κάνατε; Κάνετε και πολιτικές-μερεμέτια, που είναι ακόμα χειρότερο. Τι κάνετε; Θα μας πείτε τώρα ότι δημοπρατούμε έργα πολλά. Μα αυτό είναι η ευθύνη σας, η υποχρέωσή σας. Αλλά και γι' αυτό που θα μας πείτε, που είναι έργα από το Γ' Κ.Π.Σ. και από το Δ'Κ.Π.Σ., μην ξεχάσετε να μας πείτε ότι μειώσατε το ποσοστό της ίδιας συμμετοχής της χώρας, άρα τα μισά έργα δεν θα τα κάνετε για να απορροφήσετε τους πόρους. Και σε αυτό ελλειμματικοί είστε.

Αλλά την ίδια ώρα αποποινικοποιείτε τον Ο.Σ.Ε. από τις παραβάσεις των οδικών ατυχημάτων. Δηλαδή αν κάποιος περάσει την αφύλακτη μπάρα, δεν θα φταίει ο Ο.Σ.Ε., ενώ το δικαστήριο λέει ότι έχει ευθύνη.

Την ίδια ώρα στους εργολάβους βάζετε πρόστιμο 1500 ευρώ. Πολύ που θα τους ενδιαφέρει.

Στα σχολικά λεωφορεία βάζετε είκοσι εννέα χρόνια παράταση. Αυτό είναι πολιτική οδικής ασφάλειας.

Για όλους αυτούς τους λόγους εμείς πιστεύουμε ότι η πολιτική σας απέτυχε. Και σας κρούουμε τον κώδωνα του κινδύνου, έστω και την ύστατη στιγμή να συνεννοηθούμε σε ένα σχέδιο οδικής ασφάλειας με ποιοτικούς και ποσοτικούς δείκτες.

Εμείς πιστεύουμε ότι υπάρχει δυνατότητα μεσοπρόθεσμα να μειωθούν τουλάχιστον κατά 50% τα τροχαία ατυχήματα στη χώρα μας και τα θανατηφόρα ατυχήματα. Τι χρειάζεται; Σας προτείνουμε: Χρειάζεται ψύχραιμη, κλιμακούμενη αναμόρφωση του συστήματος ποινών στην κατεύθυνση συχνών ελέγχων, αυστηρών ποινών και κλιμακούμενων προστίμων. Χρειάζεται ριζική αλλαγή του τρόπου είσπραξης των χρηματικών ποινών με στόχο την ελάχιστη επέμβαση εξωτερικών παραγόντων. Χρειάζονται δράσεις προτεραιότητας για τη βελτίωση της κυκλοφοριακής αγωγής. Χρειάζεται ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα επιτήρησης της οδικής συμπεριφοράς. Χρειάζεται θέσπιση προτεραιοτήτων στις δράσεις επιτήρησης της οδικής κυκλοφορίας. Χρειάζεται ανάπτυξη και συντήρηση βάσης δεδομένων οδικών συμβάντων με στοιχεία που αφορούν τις επικρατούσες συνθήκες. Χρειάζεται τακτική δημοσιοποίηση του αριθμού των ελέγχων και των αποτελεσμάτων.

Προτείνουμε την ίδρυση ινστιτούτου μελετών και στατιστικών ελέγχων κατά το πρότυπο της Γερμανίας. Προτείνουμε να λειτουργήσει άμεσα η Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας και η διυπουργική επιτροπή. Προτείνουμε να διευθετηθεί με βάση συγκεκριμένο σχέδιο στις αρμόδιες υπηρεσίες ο κατάλληλος προϋπολογισμός που θα έχει αποκλειστικό και μόνο στόχο τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Προτείνουμε επιτέλους να εκφραστεί η πολιτική βούληση για συστηματικοποίηση της αστυνόμευσης. Προτείνουμε να υπάρξει θεσμική συνεργασία με τις μη κυβερνητικές οργανώσεις και τις επιστημονικές οργανώσεις. Προτείνουμε να συντονιστούν και να ελεγχθούν από τον Πρωθυπουργό δράσεις ανά Υπουργείο για το οδικό περιβάλλον, να υπάρξει εντοπισμός και επεμβάσεις σε επικίνδυνες θέσεις. Προτείνουμε να υπάρξει βελτίωση της σήμανσης και του ηλεκτροφωτισμού, να υπάρξει βελτίωση των οδοστρωμάτων, σύνταξη, κανονισμός, έλεγχος οδικής ασφάλειας, τακτική επιθεώρηση. Προτείνουμε για τις επικίνδυνες περιοχές για μετά το ατύχημα να υπάρξει εξοπλισμός μονάδων επέμβασης, τα νοσοκομεία να διαταχθούν σε αυτήν τη λογική. Προτείνουμε για το χρήστη και για το όχημα ριζική αλλαγή με νόμο του συστήματος εκπαίδευσης. Προτείνουμε εκσυγχρονισμό των κέντρων τεχνικού ελέγχου, των Κ.Τ.Ε.Ο., όχι όπως αυτόν που κάνει τώρα ο Υπουργός, που δίνει μόνο στους μεγαλοκαρχαρίες άδεια και αφαιρεί από τους επισκευαστές τη δυνατότητα να φτιάξουν Κ.Τ.Ε.Ο. με σύγχρονες προδιαγραφές.

Προτείνουμε προγράμματα οδικής κυκλοφορίας, τα οποία θα συντάξουν επιστήμονες και όχι διάφορα ινστιτούτα κατ' ανάθεση του Υπουργείου Μεταφορών.

Για όλους αυτούς τους λόγους, κύριε Υπουργέ, θεωρούμε ότι η πολιτική της Νέας Δημοκρατίας δεν βοήθησε αυτό που

έχει ανάγκη η κοινωνία.

Σας ελέγχουμε και σας κατηγορούμε γι' αυτό και καλούμε την Κυβέρνηση έστω την ύστατη στιγμή: να αφήσει το «κρυφτούλι» ο Πρωθυπουργός και να αναλάβει το συντονισμό μιας τέτοιας δράσης, που είναι για το εθνικό συμφέρον και για το κοινωνικό όφελος.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Τσιόκα.

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι από τα άνω δυτικά θεωρεία παρακολουθούν τη συνεδρίαση, αφού πρώτα ξεναγήθηκαν στην έκθεση με θέμα: «Οι Έλληνες στη Διασπορά 15ος-21ος αι.» και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, δεκαεννέα μαθητές και μαθήτριες και δύο συνοδοί-καθηγητές από το Εσπερινό Γυμνάσιο Κέρκυρας.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τους ευχόμαστε καλές σπουδές και τους ενημερώνουμε ότι παρακολουθούν συνεδρίαση κοινοβουλευτικού ελέγχου, όπου Βουλευτές του ΠΑ.ΣΟ.Κ επερωτούν την Κυβέρνηση για πράξεις και παραλείψεις και γι' αυτό εδώ είναι μόνο οι Βουλευτές που παίρνουν μέρος στη διαδικασία και όχι άλλοι συνάδελφοι.

Το λόγο τώρα έχει ο δεύτερος επερωτών συνάδελφος κ. Στρατάκης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΤΡΑΤΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Είπε ο προηγούμενος συνάδελφος, ο εισηγητής μας, ότι το θέμα είναι πάρα πολύ σοβαρό και είναι η δεύτερη φορά που ερχόμαστε εδώ για να θίξουμε ένα τόσο σημαντικό θέμα.

Βέβαια δεν έχουμε την τιμή να παρευρίσκεται και ο Υπουργός Μεταφορών, όχι γιατί αυτό που γίνεται είναι παράτυπο, αλλά γιατί επιβαλλόταν εδώ η παρουσία του εξαιτίας της σπουδαιότητας του θέματος και επειδή όπως γνωρίζουμε πολύ καλά και τα δύο Υπουργεία, όπως και άλλα, εμπλέκονται σε αυτήν τη διαδικασία και κανονικά θα έπρεπε να είναι εδώ όλοι οι εμπλεκόμενοι Υπουργοί, αν είχαν πραγματικά τη διάθεση να αντιμετωπίσουν με σοβαρότητα και υπευθυνότητα το μείζον αυτό πρόβλημα.

Και είναι μείζον, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γιατί αφορά ανθρώπινες ζωές και κυρίως νέους ανθρώπους. Επειδή αφορά νέους ανθρώπους θα έπρεπε η προσοχή μας και το ενδιαφέρον μας να είναι όσο γίνεται εντονότερα. Όμως εμείς τι κάνουμε; Αντί να προσέξουμε αυτήν την κοινωνική ομάδα, το μέλλον της πατρίδος μας, να τους δώσουμε τη δυνατότητα και τα φώτα που χρειάζονται, ώστε πραγματικά να μπορούν να αντιμετωπίσουν το αύριο με τον καλύτερο τρόπο, ουσιαστικά αδιαφορούμε με τις πολιτικές που μέχρι σήμερα είχαν χαραχθεί, προσπαθούμε να τις απαξιώσουμε και να τις καταργήσουμε αντί να τις εμπλουτίσουμε και να τις βελτιώσουμε.

Τι συμβαίνει στην πράξη; Τα προγράμματα που υπήρχαν για να περάσει ένα νέο μήνυμα στην ελληνική κοινωνία και κυρίως στους νέους ανθρώπους σε σχέση με την οδική ασφάλεια καταργούνται και στην πράξη δεν γίνεται τίποτα.

Τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής, που υποτίθεται ήταν το σχολείο αυτής της εξέλιξης και αυτής της δραστηριότητας, σταμάτησαν να λειτουργούν ή τουλάχιστον δεν ολοκληρώνονται αυτά που ήταν σχεδόν έτοιμα. Εκατόν είκοσι πάρκα είχαν ξεκινήσει προκειμένου κάποια στιγμή να ολοκληρωθούν, σας παραδώσαμε σχεδόν τα εκατό έτοιμα και δεν έχει ολοκληρωθεί ούτε ένα από εκείνα που απέμειναν να ολοκληρωθούν. Κάτι που σημαίνει στην πράξη ότι αυτό το πρόγραμμα έχει εγκαταλειφθεί παντελώς.

Είχαμε εντάξει στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης τα κέντρα εξέτασης υποψηφίων οδηγών, για να μπορεί να διαμορφωθεί ένα άλλο κλίμα σε σχέση με αυτούς που παίρνουν άδεια οδήγησης, να υπάρχει μία άλλη αντίληψη, που να ξεφύγουμε από την επιθετική οδήγηση και να πάμε στην παθητική οδήγηση και αυτά τα βγάλατε από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Τα καταργήσατε και τώρα λέτε ότι θα διαμορφώσετε πίστες για την πραγματοποίηση των πρακτικών εξετάσεων των υποψήφιων οδηγών και κάνετε πιλοτικό πρόγραμμα εξ'αρχής, προσπαθώντας να περάσετε σε κάποιους νομούς αυτήν την αντίληψη και να διαμορφώσετε τις πίστες, όταν γνωρίζετε πολύ καλά ότι εξειδικευμένα ιδρύματα -όπως είναι το Πανεπιστήμιο της Θεσσαλονίκης- και οι συγκοινωνιολόγοι, αποφαίνονται ότι έπρεπε να πάμε στα κέντρα εξέτασης υποψηφίων οδηγών, γιατί αυτά θα ήταν τα αντίστοιχα «πανεπιστήμια» και «πολυτεχνεία» σε σχέση με αυτόν τον τομέα.

Δηλαδή στην πράξη παρακολουθούμε, κύριε Υφυπουργέ, ότι το ενδιαφέρον που υπήρχε το προηγούμενο διάστημα έχει εντελώς ατονήσει. Η διϋπουργική δεν λειτουργεί και η Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας έχει σταματήσει τις συνεδριάσεις της, δεν υπάρχει καμιά πρόταση βελτίωσης προς την κατεύθυνση που πρέπει να υπάρχει και βέβαια ερχόμαστε στο χώρο του Υπουργείου ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., που είναι ένα καθοριστικό Υπουργείο γι' αυτά τα ζητήματα.

Διότι γνωρίζουμε πάρα πολύ καλά –και δεν το λέμε εμείς, το λένε οι καθ' ύλην αρμόδιοι συγκοινωνιολόγοι και τα αποτελέσματα, τα δεδομένα- ότι το οδικό περιβάλλον είναι ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες, μαζί με τον ανθρώπινο παράγοντα, που επηρεάζει την οδική ασφάλεια και είναι γενεσιουργός αιτία των ατυχημάτων και βέβαια και το όχημα. Για να μπορέσουμε να πετύχουμε χρειάζεται κυρίως η αστυνόμευση, γιατί ο πολίτης πρέπει να γνωρίζει ότι αυτά τα οποία προβλέπονται στους νόμους και τις διατάξεις ισχύουν, εφαρμόζονται και δεν τα ξεχνούμε μετά την ψήφισή τους.

Στο δικό σας Υπουργείο όμως, για να έρθω στο οδικό περιβάλλον, που είναι ένα σημαντικότατο Υπουργείο, στην ουσία τα τελευταία τρία χρόνια δεν έχει γίνει τίποτα.

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

Θα πάρω και τη δευτερολογία μου, κύριε Πρόεδρε.

Πολλά από τα έργα που είχαν ξεκινήσει δεν έχουν ολοκληρωθεί. Παρακολουθώ στην Κρήτη, στο Νομό Ηρακλείου -και σας έχω φέρει πολλές φορές εδώ, κύριε Υφυπουργέ, για να απαντήσετε σε ερωτήσεις- να υπάρχουν κάποια έργα που ήταν εντεταγμένα στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, ήταν σχεδόν ολοκληρωμένα και ενώ χρειαζόταν ένα ελάχιστο ποσό για να τελειώσουν, κυρίως οι κάθετοι άξονες, δεν έχει τελειώσει ούτε ένας από αυτούς, γιατί δεν διαθέτετε το ελάχιστο ποσό του 1.000.000 ή 2.000.000 ευρώ που χρειάζονται, προκειμένου να ολοκληρωθούν αυτά τα έργα, με αποτέλεσμα να έχουμε σωρεία ατυχημάτων, ακόμη και θανατηφόρων –σας έχουμε φέρει εδώ για να απαντήσετε σε σχετικές ερωτήσεις- και όμως το ενδιαφέρον της πολιτείας δεν φαίνεται πουθενά.

Σας είχαμε τονίσει τότε, όταν ήρθαμε με αυτές τις ερωτήσεις, να διαμορφώσουμε ένα καλύτερο οδικό περιβάλλον στη συγκεκριμένη περιοχή και είχατε δεσμευθεί ότι πολύ σύντομα θα διαθέσετε ένα τεράστιο ποσό, που θα αφορά έργα οδικής ασφάλειας και βελτίωσης των δρόμων, όπου τουλάχιστον υπάρχουν σημεία «καρμανιόλες», όπως τα χαρακτηρίζουμε. Εν τούτοις, μέχρι στιγμής δεν έχει γίνει τίποτα, παρ'όλο που έχει περάσει τουλάχιστον ένας χρόνος από αυτήν την επισήμανση και από αυτήν την εξαγγελία σας.

Θα ήθελα να ξέρω, κύριε Υπουργέ, τα έργα αυτά θα είναι έργα-γέφυρα, όπως συνηθίζετε να μας λέτε τα έργα που δεν θα γίνουν από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, αλλά θέλετε να μας υποσχεθείτε εδώ ότι θα τα κάνετε από το Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης; Πείτε να ξέρουμε τουλάχιστον τι γίνεται, να μην παραπληροφορείται ο κόσμος και να γνωρίζει τι ακριβώς συμβαίνει.

Κύριε Υφυπουργέ, εμείς εδώ πραγματικά θέλουμε να πιστεύουμε ότι τα τελευταία χρόνια είχαν γίνει σημαντικές προσπάθειες στην κατεύθυνση μείωσης των ατυχημάτων. Όταν δηλαδή κατεβάσαμε τα θανατηφόρα από τα δύο χιλιάδες διακόσια στα χίλια εξακόσια και πετύχαμε ρυθμούς της τάξης του 30% το χρόνο, αυτό ήταν ένα πολύ μεγάλο επίτευγμα. Όχι ότι είχαμε κάνει το άριστο, αλλά ήταν ένα μεγάλο επίτευγμα. Το κακό είναι ότι αυτοί οι ρυθμοί δεν συνεχίζονται. Έχουμε σταματήσει και έχουμε κολλήσει στα χίλια εξακόσια εδώ και τρία χρόνια. Θα έλεγα ότι αυτό προκύπτει γιατί πραγματικά έχει σταματήσει το ενδιαφέρον της Κυβέρνησης, καταγράφεται ως μη ενδιαφέρον της πολιτείας –έτσι βγαίνει προς τα έξω- με αποτέλεσμα σήμερα να έχουμε αυτήν την κατάσταση. Και βέβαια, παρά το ότι,

ενδεχομένως, έχουν γίνει κάποιες σημαντικές βελτιώσεις, δεν υπάρχει ουσιαστικό τελικό αποτέλεσμα. Εξακολουθούμε να είμαστε η τελευταία χώρα και αυτό γιατί δεν έχουμε βάλει συγκεκριμένο στόχο. Αν είχαμε βάλει στόχο ότι πρέπει να μηδενίσουμε τα ατυχήματα κάποια στιγμή -μέσα σε ένα διάστημα πέντε δέκα χρόνων- και είχαμε συγκεκριμένο σχεδιασμό για το πώς πρέπει να φτάσουμε εκεί, ασφαλώς τα αποτελέσματα θα ήταν πολύ καλύτερα από αυτά που έχουμε σήμερα. Παρακολουθούμε όμως, κύριε Υπουργέ, ότι το ενδιαφέρον της Κυβέρνησης –και τονίστηκε και από τον προηγούμενο ομιλητή- είναι σε πολύ χαμηλό επίπεδο.

Εμείς θα θέλαμε το ενδιαφέρον αυτό –και γι' αυτό ακριβώς ερχόμαστε συνέχεια εδώ και προσπαθούμε να σας τονίσουμε τη σημασία αυτών των δράσεων- να είναι στα υψηλότατα επίπεδα, γιατί είναι ένα ενδιαφέρον που θα σώσει ζωές. Δεν γίνεται καμία προσπάθεια από πλευράς ενημέρωσης της κοινής γνώμης για το ποιες είναι οι δραστηριότητες και το ποιες είναι οι δράσεις που πρέπει να ακολουθηθούν, προκειμένου να διαμορφώσουμε ένα τέτοιο κλίμα, ώστε να υπάρχει συνέπεια από κάθε πλευρά προς όλες τις κατευθύνσεις.

Αντίθετα, τι παρακολουθούμε; Προκειμένου η Κυβέρνηση να εξυπηρετήσει συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες, που ενδεχομένως έχουν συνηθίσει σε μία λαθεμένη αντίληψη και νοοτροπία, προσπαθεί με έμμεσο τρόπο να τους διευκολύνει.

Εμείς, για παράδειγμα, προκειμένου να απαλλάξουμε τη χώρα από τους επικίνδυνους οδηγούς, είχαμε βάλει μια προθεσμία τριών μηνών να ελεγχθούν κάποια συγκεκριμένα διπλώματα μιας κοινωνικής ομάδας και πρόσφατα, με νέο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Μεταφορών, αυτή η προθεσμία πάει δύο χρόνια μετά. Γιατί, κύριε Υπουργέ; Δηλαδή πρέπει να περιμένουμε άλλα δύο χρόνια, να έχουμε σταματήσει στους χίλιους εξακόσιους νεκρούς για να μπορούμε να λέμε ότι εξυπηρετήσαμε κάποιους επειδή είμαστε σε προεκλογική περίοδο; Όχι. Θα έπρεπε να εντείνετε τους ρυθμούς, να δείτε πώς εξετάζονται αυτές οι περιπτώσεις, γιατί είναι πολλοί άνθρωποι αυτής της κατηγορίας που δεν γνωρίζουν ούτε οι ίδιοι ότι έχουν κάποιο πρόβλημα, ενώ μέσα από αυτές τις διαδικασίες θα γνώριζαν τι συνέβαινε και θα μπορούσαμε να αποτρέψουμε δυστυχήματα από αυτές τις κατηγορίες.

Κύριε Υπουργέ, καλό θα ήταν η Κυβέρνηση –για να κλείσω, κύριε Πρόεδρε- αν πραγματικά ενδιαφέρεται για το θέμα, να έρθει εδώ με συγκεκριμένη πρόταση. Τα προγράμματα που εκπονούν τα πανεπιστημιακά ιδρύματα δεν επαρκούν. Θα υπάρξει αποτέλεσμα, αν αυτά τα προγράμματα ή έστω μέρος αυτών των προγραμμάτων υλοποιηθεί από την Κυβέρνηση, που δυστυχώς έχει εγκαταλείψει τον τομέα στην τύχη του και δεν γίνεται τίποτα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Στρατάκη.

Το λόγο έχει ο κ. Ρόβλιας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΡΟΒΛΙΑΣ: Κύριε Υπουργέ, με όλο το σεβασμό και την εκτίμηση, θα ήθελα να πω κάτι το οποίο δεν αφορά εσάς προσωπικά σε καμία περίπτωση. Η βασική κατηγορία, η οποία απαγγέλλεται με τη σημερινή μας επερώτηση, είναι η έλλειψη συντονισμού και συνεργασίας μεταξύ των συναρμόδιων Υπουργείων για το θέμα της οδικής ασφάλειας. Εάν πραγματικά υπήρχε ενδιαφέρον από την Κυβέρνηση γι' αυτό το θέμα, κατά την άποψή μου θα έπρεπε να είναι εδώ σήμερα και οι τέσσερις Υπουργοί, οι οποίοι επερωτώνται, για να αποδείξουν διά των τοποθετήσεων τους ότι συνεργάζονται, ότι συντονίζονται και ότι πραγματικά έχουν θέσει σε εφαρμογή ένα σχέδιο για την οδική ασφάλεια. Εμένα και μόνο αυτό το γεγονός, ότι δεν είναι εδώ οι επερωτώμενοι Υπουργοί –επαναλαμβάνω με όλο το σεβασμό και την εκτίμηση που σας έχω- με πείθει ότι πραγματικά στη χώρα μας τα τελευταία χρόνια δεν γίνεται απολύτως τίποτα για τα θέματα οδικής ασφάλειας.

Και ξέρετε γιατί δεν γίνεται απολύτως τίποτα; Το έχω ξαναπεί. Γιατί η επένδυση στην οδική ασφάλεια είναι μία επένδυση μακροχρόνιας απόδοσης, για την οποία ελάχιστοι Υπουργοί ενδιαφέρονται. Αν το πρόγραμμα της οδικής ασφάλειας αποδώσει μετά από πέντε, δέκα ή δεκαπέντε χρόνια, το όφελος για τον τόπο θα είναι πολύ μεγάλο, αλλά το όφελος για τον Υπουργό που θα το ξεκινήσει δεν θα υπάρχει. Και δυστυχώς αυτή είναι μία απ' τις αιτίες για τις οποίες τουλάχιστον η Κυβέρνηση σας δεν δίνει βάση και δεν ενδιαφέρεται γι' αυτό το θέμα.

Τα στατιστικά στοιχεία τα ανέφεραν οι συνάδελφοι μου και είναι τραγικά. Στην Ελλάδα μιλάμε για χίλιους εξακόσιους νεκρούς το χρόνο και είκοσι δύο χιλιάδες τραυματίες. Στην Ευρώπη των δεκαπέντε μιλάμε για τριάντα οκτώ χιλιάδες ζωές το χρόνο και ενάμισι εκατομμύριο τραυματίες. Και μόνο αυτά τα ανατριχιαστικά νούμερα επιβεβαιώνουν την αγωνία μας και δικαιολογούν την αγωνία μας γι' αυτό το θέμα. Δεν δικαιολογούν σε καμιά περίπτωση την κυβερνητική αδιαφορία.

Τι χρειάζεται, λοιπόν, για την οδική ασφάλεια; Χρειάζεται ένας σχεδιασμός από μια εθνική αρχή, ένας συντονισμός των Υπουργείων. Χρειάζεται παιδεία οδικής συμπεριφοράς από την προσχολική ηλικία. Χρειάζεται σωστή και συνεχής αστυνόμευση, η οποία δυστυχώς δεν υπάρχει. Χρειάζεται ένα σωστό οδικό περιβάλλον, είτε αυτό αφορά το οδόστρωμα, που είναι και το μόνο σημείο αρμοδιότητας σας, είτε τις επεμβάσεις στις επικίνδυνες θέσεις. Χρειάζεται σωστή εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών και πραγματικές και όχι εικονικές εξετάσεις, για να πάρουν δίπλωμα οδήγησης. Χρειάζεται σωστό όχημα, ένα όχημα το οποίο έχει περάσει από τα Κ.Τ.Ε.Ο. και έχουν δει ότι είναι σε καλή κατάσταση και κυρίως ότι έχει σωστά συστήματα ασφαλείας. Και, βεβαίως, χρειάζεται και η αντιμετώπιση μετά το ατύχημα με τις ομάδες επέμβασης και με την άμεση νοσοκομειακή περίθαλψη.

Τι έκανε η Κυβέρνηση από όλα αυτά; Περίπου τίποτα. Και είμαι επιεικής λέγοντας «περίπου τίποτα», για να μη φαίνεται ότι θέλω να απαξιώσω τα πάντα και να μην πω «απολύτως τίποτα». Σε μερικά σημεία έκανε κάτι χειρότερο και από το τίποτα, όπως θα σας αναφέρω στη συνέχεια. Το πρόγραμμα «Καθ' οδόν» ήταν για τα έτη 2001-2005. Το πρόγραμμα τελείωσε, τουλάχιστον η πρώτη του φάση. Είχατε πει στη Βουλή ότι επεξεργάζεστε ένα δεύτερο πρόγραμμα. Πέρασαν τρία χρόνια που είστε Κυβέρνηση και το επόμενο πρόγραμμα δεν το είδαμε. Η Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας έχει αποδιοργανωθεί. Δεν έχει συνεδριάσει ούτε μία φορά μετά τις εκλογές. Δεν υπάρχει ουσιαστικά Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας. Ρώτησα, με ερώτηση που κατέθεσα στη Βουλή, τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, πόσες φορές συνεδρίασε η Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας μετά τις εκλογές και με τι θέματα ασχολήθηκε. Ξέρετε τι μου απάντησε; Μου απάντησε ότι συνεστήθη μία επιτροπή για την τροποποίηση των προστίμων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Δεν το σχολιάζω.

Τα Κέντρα Οδικής Ασφάλειας ήταν το μέτρο 6-1 του προγράμματος του Γ' Κ.Π.Σ. για το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών με προϋπολογισμό 20.000.000 ευρώ. Δεν έγινε τίποτα. Είναι τα γνωστά κέντρα εκπαίδευσης-εξέτασης και επανεκπαίδευσης οδηγών. Η αστυνόμευση που σας είπα προηγουμένως είναι περίπου εικονική για τα θέματα οδικής ασφάλειας, όπως είναι εικονική και για τα θέματα της καθημερινής ασφάλειας. Βέβαια αυξήθηκαν τα πρόστιμα και εξηγήσαμε στον κύριο Υπουργό ότι το πρόστιμο είναι το τελευταίο το οποίο επηρεάζει αυτά τα ζητήματα και επηρεάζει -αν θέλετε- κάποιους, όχι όλους. Οι οικονομικά ευκατάστατοι δεν επηρεάζονται από το ύψος των προστίμων.

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

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα λίγο χρόνο από τη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Συνεχίστε.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΡΟΒΛΙΑΣ: Αν ήθελε πραγματικά η Κυβέρνηση, έστω μέσω της απειλής ποινής, να επιβάλει κάποια πράγματα οδικής ασφάλειας, έπρεπε να έχει αυστηρότατες διοικητικές κυρώσεις: αφαίρεση της άδειας κυκλοφορίας του αυτοκινήτου, αφαίρεση της άδειας οδηγού για μεγάλο χρονικό διάστημα, έτσι ώστε να το σκεφτεί πολύ καλά αυτός ο οποίος σκοπεύει να κάνει την παράβαση, ανεξαρτήτως της οικονομικής του κατάστασης.

Υπάρχει ακόμα έλλειψη συντονισμού, έλλειψη σχεδιασμού, έλλειψη πρωτοβουλιών. Δεν είδαμε κάτι σε αυτά τα τρία χρόνια. Εάν υπάρχει κάτι και δεν το ξέρουμε, αν ανθρωπίνως μάς έχει ξεφύγει, πείτε τό μας. Φοβάμαι όμως ότι δεν έχετε να μας πείτε κάτι, εκτός βέβαια από τα θέματα αρμοδιότητας του Υπουργείου σας, για τα οποία δεν αμφιβάλλουμε.

Υπάρχει η λεγόμενη διυπουργική επιτροπή: Υπουργός Δημόσιας Τάξης, Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, Υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών, Υπουργός Εσωτερικών, Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και Υπουργός Υγείας και Πρόνοιας και πάνω από όλους αυτούς ο Πρωθυπουργός. Συνεδρίασε ποτέ αυτή η επιτροπή; Παρουσίασε κάτι, μια εργασία, ένα πόρισμα, ένα σχεδιασμό, σε αυτό το τόσο κρίσιμο θέμα;

Κύριε Υπουργέ, λυπάμαι πραγματικά. Η οδική ασφάλεια είναι ένα θέμα, όπως είπαμε και κατά τις συζητήσεις της αναπροσαρμογής των προστίμων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που δεν προσφέρεται για αντιπολίτευση. Σας παρακαλώ πολύ, θέλω να με πιστέψετε ότι η σημερινή επερώτηση δεν γίνεται για λόγους αντιπολίτευσης. Δεν είναι ένα θέμα στο οποίο το ΠΑ.ΣΟ.Κ. σκοπεύει να ανεβάσει τους τόνους, γιατί οι νεκροί και οι τραυματίες από τα ατυχήματα δεν έχουν ούτε κόμμα ούτε χρώμα. Σας μεταφέρουμε την ανησυχία μας, γιατί βλέπουμε μία κατάσταση επί τρία χρόνια να μην κινείται, βλέπουμε να μην προωθούνται αυτά τα οποία θα μπορούσατε και θα έπρεπε να προωθήσετε, όπως κάνει όλη η Ευρώπη.

Επανέρχομαι και κλείνω με αυτό: Η απουσία των τεσσάρων συναρμόδιων Υπουργών σήμερα από ένα τέτοιο κοινωνικό θέμα, που μια στις τρεις οικογένειες στην Ελλάδα έχει ένα θύμα, είτε νεκρό είτε τραυματία, δυστυχώς, με πείθει για την έλλειψη ευαισθησίας για το συγκεκριμένο ζήτημα.

Σας ευχαριστώ.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Ευχαριστούμε τον κ. Ρόβλια.

Το λόγο έχει η κ. Αντωνίου.

ΤΟΝΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τον περασμένο Ιούνιο είχαμε συζητήσει ανάλογη επερώτηση για την ανυπαρξία κυβερνητικής πολιτικής σε ό,τι αφορά την οδική ασφάλεια. Είχαμε προβεί σε μια σειρά από επισημάνσεις, ελπίζοντας ότι μπορεί να ευαισθητοποιηθεί η Κυβέρνηση και να αναλάβει τις ευθύνες της. Δυστυχώς, σήμερα συζητούμε ξανά ανάλογη επερώτηση, διότι η Κυβέρνηση εδώ και τρία χρόνια δεν έχει κάνει απολύτως τίποτα.

Είχαμε επισημάνει την ανάγκη να λειτουργήσει επιτέλους η Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας. Είχαμε ζητήσει να διαμορφωθεί ένα δεύτερο στρατηγικό σχέδιο οδικής ασφάλειας στη χώρα μας, βασισμένο σε αξιόπιστα στοιχεία και σε μετρήσιμους στόχους. Είχαμε επισημάνει το πρόβλημα της μηδενικής απορρόφησης πόρων από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης για το μέτρο της οδικής ασφάλειας και τον κίνδυνο να χαθούν οι πόροι και να μην υλοποιηθεί κανένα από τα έργα, που είχαν δρομολογηθεί από την προηγούμενη κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ.. Αναφέρω ως παράδειγμα το πρόγραμμα κατασκευής και εξοπλισμού κέντρων εκπαίδευσης, εξέτασης και οδικής ασφάλειας για υποψηφίους και τακτικούς οδηγούς, σε περιφερειακή κλίμακα, που φαίνεται ότι τελικά δεν θα υλοποιηθεί ποτέ.

Δυστυχώς, από τότε μέχρι σήμερα όχι μόνο δεν έχουν υπάρξει οι αναγκαίες πρωτοβουλίες, αλλά η κατάσταση χειροτερεύει δραματικά. Η Κυβέρνηση όχι μόνο δεν μπορεί να λύσει στοιχειώδη προβλήματα συντονισμού, μεταξύ των συναρμόδιων Υπουργείων, αλλά φαίνεται να είναι σήμερα όμηρος της προσωπικής στρατηγικής του κάθε Υπουργού και τελικά είναι εγκλωβισμένη στην αδράνεια και στην ακινησία.

Όμως, το ζήτημα της οδικής ασφάλειας δεν πρέπει να είναι ούτε εσωκομματικό πρόβλημα της Νέας Δημοκρατίας ούτε πρόβλημα κομματικής και ιδεολογικής αντιπαράθεσης. Όπως είπαν και οι προηγούμενοι συνάδελφοι, για εμάς και πιστεύω για όλη την Αίθουσα, το θέμα της οδικής ασφάλειας είναι ζήτημα εθνικό. Είναι ανάλογο με την προστασία της εθνικής μας ασφάλειας και ίσως ακόμα πιο σοβαρό, γιατί καθημερινά θρηνούμε νεκρούς, σε περίοδο ειρήνης. Αυτό δεν εννοεί να το καταλάβει η Κυβέρνηση. Τα στοιχεία για τα θανατηφόρα ατυχήματα στη χώρα μας, κατά το 2006, φαίνονται να είναι χειρότερα από το 2005.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είχε θέσει ως στόχο τη μείωση του αριθμού των θυμάτων από τροχαία στο μισό έως το 2010. Το Φεβρουάριο του 2006 κάνοντας τον απολογισμό πεπραγμένων της ευρωπαϊκής εκστρατείας είχε προειδοποιήσει ότι οι προσπάθειες για την οδική ασφάλεια πρέπει να ενταθούν, ειδικά στις χώρες που έχουν τα περισσότερα προβλήματα στην υλοποίηση του στόχου και βρίσκονται κάτω από το μέσο ευρωπαϊκό όρο, αναφέροντας, βέβαια, σε αυτές τις χώρες και την Ελλάδα. Καταθέτω για τα Πρακτικά την έκθεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

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

Δυστυχώς για εμάς, ενώ το 2005 οι νεκροί στους ευρωπαϊκούς δρόμους ήταν λιγότεροι κατά οκτώ χιλιάδες, σε σχέση με το 2001, στη χώρα μας είχαμε μια αύξηση 9% τουλάχιστον σε σχέση με το 2004. Καταθέτω στα Πρακτικά σχετική μελέτη του Πολυτεχνείου Κρήτης, η οποία έχει βασιστεί σε στοιχεία, που δόθηκαν από τις αστυνομικές διευθύνσεις της χώρας.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Τόνια Αντωνίου καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα μελέτη, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Με δεδομένη αυτήν την κατάσταση και ενώ είχαμε επισημάνει στην Κυβέρνηση από τον περασμένο Ιούνιο ότι δεν υπάρχουν άλλα περιθώρια, διαπιστώνουμε σήμερα ότι τα πράγματα έχουν επιδεινωθεί πολύ περισσότερο.

Κύριε Υπουργέ, γνωρίζουμε ότι οι υποδομές βελτιώνονται στη χώρα τα τελευταία χρόνια, αλλά, δυστυχώς, ο αριθμός των θυμάτων πάλι έχει αρχίσει να αυξάνεται. Δεν μειώνεται. Αυτό συμβαίνει, γιατί δεν υπάρχει ολοκληρωμένο σχέδιο. Τα μηνύματα είναι ήδη ανησυχητικά. Βέβαια, κύριε Υπουργέ, θα μας ενημερώσετε και σ' ό,τι αφορά τον τομέα των έργων. Το Σεπτέμβριο του 2005 η Επιτροπή Παρακολούθησης του Επιχειρησιακού Προγράμματος του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών διαπίστωνε ότι η απορρόφηση κονδυλίων για την οδική ασφάλεια ήταν μηδενική. Τον Ιούνιο του 2006 η Επιτροπή Παρακολούθησης επαναλάμβανε ότι το συγκεκριμένο μέτρο εξακολουθεί να εμφανίζει μηδενικές δαπάνες και ότι οι σχετικές δράσεις βρίσκονται σε πολύ αρχικό στάδιο. Καταθέτω για τα Πρακτικά το έγγραφο της Διαχειριστικής Αρχής.

(Στο σημείο αυτό η Βουλευτής κ. Τόνια Αντωνίου καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Εάν εξακολουθήσει η σημερινή αδιαφορία των Υπουργών αυτής της Κυβέρνησης, εάν δεν υπάρξει ολοκληρωμένη πολιτική και σχέδιο εθνικής στρατηγικής βασισμένο σε αξιόπιστα στοιχεία και σε μετρήσιμους στόχους, τα δεδομένα θα γίνουν ακόμα χειρότερα και θα θρηνήσουμε πολύ περισσότερα θύματα. Αυτό σημαίνει τεράστιο κοινωνικό κόστος, αλλά και τεράστιο οικονομικό κόστος. Το ανέφερε ο εισηγητής μας. Μιλάμε για 3,5 δισεκατομμύρια ευρώ.

Το σχέδιο που παρουσίασε το Υπουργείο Μεταφορών το καλοκαίρι ήταν μια πάρα πολύ ωραία έκθεση ιδεών, αλλά δεν εξυπηρετούσε κανέναν άλλο στόχο, παρά μόνο το να ρίξει στάχτη στα μάτια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Εάν διαβάσει κάποιος το σχέδιο θα διαπιστώσει ότι περιγράφει ακριβώς αυτά που δεν κάνατε από τότε που γίνατε Κυβέρνηση. Είναι, όμως, ένα σχέδιο που δεν περιέχει κανένα χρονοδιάγραμμα, δεν αναφέρει ποιες πρωτοβουλίες και ποια έργα θα υπάρξουν, πότε και πού θα πραγματοποιηθούν και το κυριότερο με τι πόρους.

Κύριε Υπουργέ, επειδή εκλέγομαι στο Νομό Φθιώτιδας, που είναι ένας νομός από τους πρώτους σε επικινδυνότητα και με τεράστιο αριθμό θυμάτων –ο νομός μου έχει θρηνήσει πολλούς νέους ανθρώπους- πρέπει να σας πω απ' αυτό το Βήμα ότι το πρωί πάλι είχαμε ατύχημα στο «πέταλο» του Μαλιακού και

χάσαμε ένα νέο άνθρωπο είκοσι ετών. Γι' αυτό καταλαβαίνετε πόσο ευαισθητοποιημένοι είμαστε πάνω στο θέμα της οδικής ασφάλειας. Περιμένουμε να ολοκληρωθούν τα έργα της ΠΑΘΕ για να μειωθούν τα θύματα.

Είπε ο συνάδελφος πριν ότι το πρώτο που κάνατε ήταν να μειώσετε τα όρια ταχύτητας. Σας πληροφορώ ότι έχουν μειωθεί, διότι έχουν αρχίσει να γίνονται εργασίες. Άρα τα όρια από μόνα τους είναι μειωμένα. Αυτό, όμως, δεν φτάνει. Έχουν αυξηθεί, βέβαια, τα μέτρα ασφαλείας και έχουν βοηθήσει. Ξέρετε, όμως, πολύ καλά ότι για να πετύχουμε μηδενικά ατυχήματα θα πρέπει να υπάρξει ολοκληρωμένο σχέδιο.

Γνωρίζετε, κύριε Υπουργέ, ότι πέρα από τα κεντρικά οδικά δίκτυα, τα ευρωπαϊκά, το τεράστιο πρόβλημα αυτήν τη στιγμή αφορά τους επαρχιακούς δρόμους. Είναι τεράστιο το πρόβλημα. Πολλές φορές όταν έχουμε ατυχήματα και μάλιστα με πάρα πολλά θύματα, όπως ήταν στο «πέταλο» του Μαλιακού που χάσαμε πάρα πολλούς μαθητές από τη Φαρκαδόνα, τότε γίνεται κεντρικό θέμα, ασχολούνται τα μέσα ενημέρωσης και έχουμε συχνά καταγραφή για το ποια είναι τα επικίνδυνα σημεία. Τα έχουν καταγράψει άπαντες και το Τεχνικό Επιμελητήριο, τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης και πιστεύω και το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.. Τι έχετε κάνει; Έχετε κάνει παρεμβάσεις για να βελτιωθούν αυτά τα επικίνδυνα σημεία μέχρι να βελτιωθεί το οδικό δίκτυο; Καταλαβαίνω ότι δεν μπορούμε να το τελειώσουμε από τη μία ημέρα στην άλλη, αλλά το λέω αυτό, διότι μιλάμε για τη Φθιώτιδα, για το δρόμο Λαμία-Καρπενήσι, που είναι εθνικός δρόμος και, δυστυχώς, δεν θα μπει ούτε καν στο Δ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης και δεν είναι ούτε στο Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης αυτήν τη στιγμή και μιλάμε για δρόμο που έχει πάρα πολλά ατυχήματα.

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

Πρέπει να κλείσω, γιατί δεν έχω άλλο χρόνο, αλλά οφείλω να σας πω, κύριε Υπουργέ, ότι τρία χρόνια η νέα διακυβέρνηση φαίνεται ότι ασχολείται με τα πολύ μεγάλα θέματα, όπως είναι η περιβόητη μεταρρύθμιση στην παιδεία, που δεν έχουμε καταλάβει ποια είναι, η μεγάλη πολιτική κίνηση της απογραφής και φαίνεται ότι τα θέματα της οδικής ασφάλειας για σας δεν έχουν κανένα ενδιαφέρον και καμία σημασία. Έχουν, όμως, τεράστια σημασία για την ελληνική κοινωνία και επειδή δεν έχετε κάνει απολύτως τίποτα βλέπουμε ότι δεν είναι χαμηλά στην πολιτική σας ατζέντα, αλλά είναι ανύπαρκτα ως θέμα. Για το λόγο αυτό το ΠΑ.ΣΟ.Κ. κατέθεσε πάλι επερώτηση στη Βουλή για δεύτερη φορά, τουλάχιστον για να σας ευαισθητοποιήσει. Όπως είπε και ο συνάδελφος τα ατυχήματα δεν έχουν ούτε χρώμα ούτε κόμμα.

Βέβαια πρέπει να συγχαρώ από αυτό εδώ το Βήμα και συναδέλφους της Πλειοψηφίας όπως τον κ. Σταθάκη που αγωνιά για την επιτροπή στην οποία είναι πρόεδρος, αλλά που αυτή δεν υπάρχει. Έχει ζητήσει από την κυρία Πρόεδρο της Βουλής να υπάρχει διακομματική επιτροπή στη Βουλή, χωρίς να έχει καμία υποχρέωση η Βουλή στους Βουλευτές αυτούς για άλλα θέματα και υπάρχουν Βουλευτές που θέλουν να συμμετέχουν, έτσι ώστε και να βοηθήσουν την Κυβέρνηση, αλλά να έχει και πρόταση και άποψη η Βουλή για το πώς θα σώσουμε συνανθρώπους μας με πολύ μικρές παρεμβάσεις. Γι' αυτό υπάρχει διάθεση από τη Βουλή, αλλά κάποια στιγμή πρέπει να υπάρξει και πολιτική βούληση από την Κυβέρνηση. Αν πέντε Υπουργοί δεν μπορείτε να συνεννοηθείτε για το ποιος έχει την ευθύνη και τι πρόταση πρέπει να κάνετε η κοινωνία δεν μπορεί να σας περιμένει για ένα τέτοιο κρίσιμο θέμα.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Σούρλας): Το λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Αντωνακόπουλος.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΝΤΩΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, πιστεύω ότι ένα πρόγραμμα οδικής ασφάλειας είναι εθνικό θέμα και είναι ζήτημα, κυριολεκτικά, ζωής και θανάτου και ως τέτοιο πρέπει να είναι από τα θέματα προτεραιότητας στην πολιτική ατζέντα της όποιας κυβέρνησης. Φαίνεται, όμως, ότι δεν συγκινεί την Κυβέρνηση και αυτό αποδεικνύεται και από την απουσία σήμερα κυβερνητικών εκπροσώπων εδώ. Οι επερωτώμενοι Υπουργοί είναι αρκετοί και έχουν αρκετούς Υφυπουργούς και θα μπορούσαν να είχαν στείλει και άλλους εδώ. Όμως, αυτό το είδαμε και στην προτελευταία νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης, που είχε να κάνει με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και είδαμε από ποια αφετηρία ξεκινάει η παρέμβαση της Κυβέρνησης, σε σχέση με την αντιμετώπιση της οδικής ασφάλειας.

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

Μιλάμε για καθαρά εισπρακτική αφετηρία. Δηλαδή πάνω από όλα τα Υπουργεία, που εμπλέκονται άμεσα με αυτό είναι το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών και φαίνεται ότι μόνο έτσι το βλέπει η Κυβέρνηση αυτό, καθαρά εισπρακτικά. Είναι στη φιλοσοφία της κυβερνητικής πολιτικής η καταστολή, ο φόβος και παράλληλα και η είσπραξη και όχι η πρόληψη, η παιδεία, και η αγωγή. Αυτό φαίνεται και από το ότι το αυτοκίνητο το αντιμετωπίζει η Κυβέρνηση ως αφορμή για να καταληστεύει στην κυριολεξία τον πολίτη. Από τις πρώτες ενέργειες, που έκανε αυτή η Κυβέρνηση ήταν να αυξήσει 15% τα τέλη κυκλοφορίας των αυτοκινήτων. Τι ανταποδίδει στους οδηγούς; Τίποτα, λιγότερο από αυτά που έδιναν οι κυβερνήσεις μέχρι το Μάρτη του 2004. Στη συνέχεια τι έκανε; Αύξησε κατακόρυφα τον ειδικό φόρο κατανάλωσης καυσίμων.

Στη συνέχεια έρχεται και βάζει τσουχτερά πρόστιμα, των 200 ευρώ τουλάχιστον, στις πιο συχνές παραβάσεις, όπως είναι η υπερβολική ταχύτητα ή το κράνος, στους οδηγούς. Αυτά συνιστούν πολιτική πρόληψης; Συνιστούν πολιτική που προάγει την αγωγή των οδηγών; Γιατί πράγματι εκτός από τις παραμέτρους, που έχουν να κάνουν με την κατάσταση του οδοστρώματος, την κατάσταση του οχήματος, η αγωγή του οδηγού βεβαίως είναι καθοριστικός παράγοντας στην πρόκληση ενός ατυχήματος, όπως είναι η υπερβολική ταχύτητα ή η αντικανονική προσπέραση.

Άρα έχουμε έλλειμμα τέτοιας πολιτικής. Δεν το βλέπουμε ούτε στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, που ήλθε προχθές, δεν βλέπουμε να λειτουργείτε τα κυκλοφοριακά πάρκα, δεν βλέπουμε να λειτουργείτε προγράμματα στα σχολεία για την εκπαίδευση των μαθητών, ούτε προγράμματα εκπαίδευσης του γενικού πληθυσμού.

Κύριε Υπουργέ, πιστεύω ότι αυτή η Κυβέρνηση λειτουργεί στα πλαίσια της εικονικής πραγματικότητας και ασκεί πολιτική, μέσω προσομοίωσης. Προσομοιωτές είναι και τα γνωστά παιχνιδάκια, τα play station. Τουλάχιστον αυτά, σε σχέση με τα αυτοκινητάκια –μια και στην Κυβέρνησή σας είναι γνωστά τα play station- θα μπορούσαν να δώσουν χρήσιμες πληροφορίες στους κορυφαίους πολιτικούς παράγοντες της χώρας και να δώσουν οδηγίες στους υφιστάμενους να ασκήσουν μια πολιτική στην κυκλοφοριακή αγωγή. Φαίνεται πως ούτε από αυτά διδάσκονται.

Έχει φθάσει τόσο πολύ να είναι εισπρακτική η πολιτική της Κυβέρνησης γύρω από την παράβαση των κανόνων κυκλοφοριακής αγωγής, ώστε έχουν διαταχθεί και Ε.Δ.Ε. σε διοικητές της Τροχαίας, όπως στο Αίγιο, γιατί δεν βεβαίωσαν συγκεκριμένο αριθμό παραβάσεων, όχι ελέγχων, αλλά παραβάσεων. Έχετε δηλαδή βάλει πλάνο στην Τροχαία «φέρτε τόσες παραβάσεις, γιατί σας έχουμε χρεώσει τόσα στον προϋπολογισμό».

Διότι, βεβαίως, το μεγάλο εφεύρημα της απογραφής προϋποθέτει αύξηση εσόδων με οποιοδήποτε τρόπο, όχι όμως από τη φορολογία των κερδών των μεγάλων επιχειρήσεων –όταν πήγατε τον συντελεστή στο 25% και σε μια βραδιά τους χαρίσατε περίπου 1.000.000.000 ευρώ- ούτε βεβαίως από τον καπνό. Γιατί και εκεί αυξήσατε πάρα πολύ τα φθηνά τσιγάρα, για να πληρώνουν φόρο οι φτωχοί άνθρωποι, που κάπνιζαν φθηνά τσιγάρα. Αυτήν την πολιτική κάνετε.

Αν μπορείτε σήμερα, πρέπει να μας απαντήσετε στα εξής. Πόσα χιλιόμετρα νέου οδικού οδοστρώματος έχετε δώσει στη χώρα; Πόσες εργολαβίες οριζόντιας και κάθετης σήμανσης του οδικού δικτύου έχετε δημοπρατήσει; Πόσες σημάνσεις, πόσους φωτισμούς έχετε κάνει στο εθνικό δίκτυο και πόσα προγράμματα υλοποιείτε; Γιατί από εκεί θα καταλάβουμε αν πράγματι εσείς, ως ένα Υπουργείο, που εμπλέκεται έμμεσα στο θέμα,

έχετε προσφέρει. Για τα υπόλοιπα, πρέπει να μας απαντήσουν άλλοι Υπουργοί.

Παραδείγματος χάριν, για το point system πρέπει να μας απαντήσει το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης, διότι ακούσαμε ότι μελετούν το σύστημα τρία χρόνια. Κύριε Υπουργέ, στο χωριό μου λένε πως, όταν μελετάς πάρα πολύ και δεν το καταλαβαίνεις ή δεν φέρνεις αποτέλεσμα, δεν «παίρνεις» τα γράμματα. Φαίνεται ότι αυτή η Κυβέρνηση «δεν τα παίρνει τα γράμματα». Θα κοπεί στις εξετάσεις που έρχονται σύντομα.

Είναι πολύ σύντομα οι εξετάσεις και θα κοπεί σε όλα τα πεδία, σε όλα τα μαθήματα. Γιατί αυτό το πρόγραμμα κυκλοφοριακής αγωγής είναι βασικό πεδίο άσκησης πολιτικής οποιασδήποτε κυβέρνησης και φαίνεται πως ούτε εδώ κάνετε τίποτα.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Θα συνεχίσετε και με τη δευτερολογία σας, κύριε συνάδελφε;

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΝΤΩΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Ναι, κύριε Πρόεδρε, θα συνεχίσω.

Πιστεύω ότι δεν μπορεί κάποιος να περιμένει κάτι σήμερα. Γιατί όταν έχετε διαλύσει όλα τα όργανα που απαρτίζουν τις επιμέρους πολιτικές, ποια πολιτική να παραχθεί;

Ο καθένας παίρνει κάποιες πρωτοβουλίες, όποιες αυτός νομίζει ότι είναι σημαντικές, γι' αυτό το κορυφαίο ζήτημα, που είναι ζήτημα ζωής και θανάτου για κάθε πολίτη, που είναι εθνικό ζήτημα, γιατί πράγματι τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν την πρώτη αιτία θανάτου στις νεαρές ηλικίες, σε μια χώρα που έχει δημογραφικό πρόβλημα, σε μια χώρα που το Εθνικό Σύστημα Υγείας επιβαρύνεται ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες εξοντωτικά από τους πολλούς πολυτραυματίες, που προκύπτουν από αυτά τα τροχαία ατυχήματα.

Έτσι δεν έχουμε ούτε κρεβάτια στις εντατικές ούτε αίμα βεβαίως, γιατί οι αιμοδοσίες εξαντλούνται από τη χορήγηση αίματος στους πολυτραυματίες. Αυτό το φορτίο μεταφέρεται σε όλον τον πληθυσμό, διότι στη ρίζα, στην αιτία του κακού, που είναι η σωστή διαπαιδαγώγηση, δεν παρεμβαίνουμε.

Δεν παρεμβαίνουμε να λειτουργήσουμε τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής. Παραδείγματος χάριν στο Νομό Ηλείας, όπου εκλέγομαι, έχουμε δύο πολύ ωραία πάρκα, ένα στην Αμαλιάδα και ένα στον Πύργο. Είναι έτοιμα, αλλά έχουν χορταριάσει, δεν τα χρησιμοποιούν. Ποιο είναι το κόστος να χρησιμοποιηθούν αυτά τα πάρκα; Η πολιτική βούληση χρειάζεται!

Επίσης, ποιο είναι το τρομερό κόστος να φωτιστούν οι ανισόπεδες διαβάσεις στο δρόμο Πύργου-Πατρών, όπου υπάρχουν πενήντα ανισόπεδες διαβάσεις και τους καλοκαιρινούς μήνες κάθε δεύτερη μέρα έχουμε θανατηφόρο ατύχημα;

Βεβαίως θα μου πείτε: «Γιατί δεν έχουν γίνει όλα». Μα, αν γίνονταν όλα, θα είχε τελειώσει η ιστορία. Κι εσείς πρέπει να γράψετε τη δική σας ιστορία, την οποία δεν φαίνεται να τη γράφετε. Φαίνεται να παραδίδετε λευκή κόλλα. Διότι βεβαίως υπάρχει η εξαγγελία του δυτικού άξονα, αλλά μέχρι να γίνει ο κάθε άξονας δεν πρέπει να αφήνουμε στο έλεος του Μολώχ της ασφάλτου κάθε πολίτη. Και αυτό φαίνεται να το ανέχεστε, κύριε Υπουργέ. Ανέχεστε δηλαδή μια πραγματικότητα, η οποία μετράται με θύματα και δεν παρεμβαίνετε.

Δεν είναι μόνο το οικονομικό κόστος, για το οποίο δεν παρεμβαίνετε. Δείχνει το ενδιαφέρον σας. Γιατί εδώ, σε πολλούς τομείς, το ενδιαφέρον δεν έχει οικονομικό κόστος. Απλώς δεν είναι θέμα προτεραιότητας. Αυτό δείχνει κατά πόσο έχετε ως κέντρο τον άνθρωπο κατά την άσκηση της πολιτικής. Γιατί δηλαδή αυτό το διυπουργικό όργανο να μη συνέλθει; Πού είναι το μεγάλο κόστος; Γιατί η Επιτροπή Εθνικής Ασφάλειας να μη συνεδριάσει; Πού είναι το κόστος; Είναι οικονομικό; Όχι βεβαίως. Φέρνετε, όμως, έναν Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που κρυμμένοι στους θάμνους τροχονόμοι «σημαδεύουν» και γράφουν με ευκολία, για τα είκοσι παραπάνω χιλιόμετρα κάθε οδηγό και τον καλείτε να πληρώσει 200 ευρώ γι' αυτήν την παράβαση, λέγοντάς του, βεβαίως, ότι είναι στο αφορολόγητο, ότι ανήκει στους δύο εκατομμύρια τριακόσιες χιλιάδες πολίτες που, όπως λέει ο Πρωθυπουργός, δεν πληρώνουν φόρο. Μα, μια φορά θα τον γράψετε το χρόνο για είκοσι χιλιόμετρα παραπάνω από τη σήμανση και θα πληρώσει 200 ευρώ. Αυτός είναι ο φόρος. Και βεβαίως πληρώνει και τον ειδικό φόρο καυσίμων που του βάλατε, 5% και 5% παραπάνω, 10% ήδη μέχρι τώρα, συν 15% στα τέλη αυτοκινήτου του, κάθε Έλληνας έχει ένα αυτοκίνητο, άρα νάτη η φορολογία.

Άρα, λοιπόν, γιατί είμαστε υποκριτές σ' αυτήν εδώ την Αίθουσα και λέμε ότι δήθεν φοροαπαλλάσσουμε τους πολίτες και από την άλλη πλευρά, μέσα από την ανάγκη του αυτοκινήτου –γιατί το αυτοκίνητο δεν είναι είδος πολυτελείας σήμερα- απομυζούμε οικονομικά κάθε Έλληνα φορολογούμενο, χωρίς παράλληλα να του ανταποδίδουμε υπηρεσίες; Διότι υποτίθεται ότι τα τέλη κυκλοφορίας και όλες αυτές οι έμμεσες φορολογίες στο αυτοκίνητο, ακόμη και τα διόδια, που έχουν αυξηθεί, πρέπει να ανταποδοθούν με κάποιες χρήσιμες υπηρεσίες, που να προλαμβάνουν τα ατυχήματα και να δημιουργούν συνθήκες οδικής ασφάλειας. Και δεν το κάνετε, κύριε Υπουργέ.

Πιστεύω, λοιπόν, ότι είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα η πολιτική της οδικής ασφάλειας, που ακολουθεί η Κυβέρνηση, η ανύπαρκτη πολιτική σ' αυτόν τον τομέα, ότι δεν έχετε προτεραιότητα τον άνθρωπο στην άσκηση της πολιτικής σας. Έχετε προτεραιότητα μόνο την οικονομία. Και όχι την οικονομία των πολλών, αλλά την οικονομία των ολίγων. Και γι' αυτό γι' άλλη μια φορά γίνεται αντιληπτό ότι δεν θα συνεχίσει αυτή η πολιτική, η οποία αγνοεί βασικά εθνικά θέματα.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστούμε, κύριε Αντωνακόπουλε.

Ο Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων κ. Θεμιστοκλής Ξανθόπουλος έχει το λόγο.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Κύριε Πρόεδρε, θα ανέβω στην Έδρα κουβαλώντας διάφορα πράγματα, επειδή πιστεύω ότι πολλές φορές το να μιλάει κάποιος χωρίς γραπτά ντοκουμέντα, είναι φωνή βοώντος εν τη ερήμω. Θα αναγκαστώ σήμερα να μοιράσω πολλά κείμενα, έτσι ώστε πράγματι οι εξαιρετικοί συνάδελφοι, των οποίων την ευαισθησία για την οδική ασφάλεια σέβομαι απόλυτα, την επόμενη φορά να έχουν στοιχεία να κρίνουν και μάλιστα αναλυτικά και ποσοτικοποιημένα.

Κυρία και κύριοι συνάδελφοι, πράγματι καλά κάνετε και φέρνετε το θέμα της οδικής ασφάλειας πάλι, όχι γιατί δεν έχει γίνει τίποτα. Θα σας αποδείξω με στοιχεία ότι για πρώτη φορά και, με βάση μια νέα αρχή, που σ' όλη την Ευρώπη επιστημονικά εφαρμόστηκε, κτυπιέται το κακό της οδικής ανασφάλειας στη ρίζα του. Θα σας πω στη συνέχεια το πώς. Αλλά καλά κάνετε και φέρνετε το θέμα, επαναλαμβάνω, διότι πρέπει όλοι να πιεστούμε -και η εκάστοτε κυβέρνηση- ώστε να «τρέξει» ακόμη περισσότερο.

Ήθελα μόνο να σας παρακαλέσω, επειδή πολλά στελέχη, που σήμερα δουλεύουν ως απλοί εργάτες στην οδική ασφάλεια, όλων των Υπουργείων, ήταν και δικά σας στελέχη, να τους ρωτάτε πριν συνθέσετε τις ερωτήσεις, διότι γίνονται μερικά προφανή λάθη, που όταν διαβάζονται δημιουργούν μια έκπληξη, αν θέλετε, αλλά και κάποια σχετική στενοχώρια.

Παίρνω τέσσερα χαρακτηριστικά παραδείγματα. Λέτε ότι έχουμε πάνω από χίλιους εξακόσιους νεκρούς σήμερα. Είναι κάτω από χίλιους πεντακόσιους. Δέχομαι ότι πολλοί είναι, και είναι απαράδεκτο. Αλλά το αναφέρω για την ακρίβεια.

Λέτε ότι έχουμε πάνω από είκοσι τρεις χιλιάδες ατυχήματα. Είναι κάτω από δεκαέξι χιλιάδες και οι τραυματίες είναι είκοσι δύο χιλιάδες. Είναι και κάτι άλλο, που πρέπει να το διορθώσουμε, μην το διαβάσει κάποιος εκτός Ελλάδος και θεωρήσει ότι είμαστε τελείως ανισόρροποι. Λέτε ότι το ποσοστό θανάτων των παιδιών τα τελευταία χρόνια, για λόγους οδικής ασφάλειας, είναι το 41%. Είναι λάθος, είναι το 11,5%.

Θα καταθέσω, λοιπόν, στα Πρακτικά ορισμένα στοιχεία, τον πίνακα για τα έτη 2004-2005-2006 και τη μελέτη της Στατιστικής Υπηρεσίας για τη θνησιμότητα των παιδιών από λόγους οδικής ασφάλειας, που αποδεικνύει αυτά τα οποία λέω.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων κ. Θεμιστοκλής Ξανθόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία έχουν ως εξής:

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλο - ντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Υπάρχουν και άλλα, ένα, δύο λάθη τα οποία θα επισημάνω στη συνέχεια. Αυτό, όμως, που μου κάνει κατάπληξη είναι ότι ενώ τα έργα και οι δράσεις που έχουν άμεση επίπτωση –επαναλαμβάνω ποσοτικοποιημένη στην οδική ασφάλεια- δεν κρύβονται, εσείς δεν τα βλέπετε.

Όλοι γνωρίζουν, παραδείγματος χάρη, στην Ελλάδα σήμερα ότι για πρώτη φορά υλοποιούνται τόσα πολλά έργα οδικού περιβάλλοντος, που σημαίνει οδοποιίας κυρίως, αλλά και περιβάλλοντος χώρου, στη χώρα μας.

Μόνο το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. υλοποιεί έργα δεκάδων δισεκατομμυρίων ευρώ, όχι μόνο με τη δημιουργία μεγάλων αυτοκινητοδρόμων, τους οποίους έχουμε ονομάσει δρόμους ανάπτυξης και οι οποίοι ξεκίνησαν πράγματι ως πρώιμες δημοπρατήσεις επί των ημερών σας, αλλά παρέμειναν χωρίς μελέτες και χωρίς να προωθηθούν –τους ολοκληρώνουμε τώρα- όσο, κυρίως, για το ολοκληρωμένο πρόγραμμα ειδικών έργων οδικής ασφάλειας, για το οποίο δεν είχε γίνει απολύτως τίποτα και τώρα καλπάζει. Θα σας δώσω στοιχεία και χάρτες που το αποδεικνύουν αυτό, αλλά κυρίως μια βόλτα στην επαρχία, όπου γίνονται αυτά τα έργα, θα σας πείσει καλύτερα.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, θεώρησα υποχρέωσή μου, πέραν των όσων θα πω σήμερα, να σας μοιράσω προσωπικά στον καθένα, σε όλους τους επερωτώντες, ένα κείμενο το οποίο είναι εδώ και θα παρακαλέσω να διανεμηθεί. Είναι ένα για κάθε Βουλευτή εκ των επερωτώντων και τέσσερα για τη Γραμματεία και τον Τύπο, όπου αναλύω δομημένο σε κεφάλαια και επί μέρους παραγράφους το όλο θέμα της οδικής ασφάλειας σήμερα με σαφή στοιχεία, ώστε στην επόμενη επερώτηση –αν υπάρξει- να μιλάμε και από τις δύο πλευρές πιο αντικειμενικά, αν θέλετε, και με περισσότερα δεδομένα πραγματικά.

(Στο σημείο αυτό ο Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων κ. Θεμιστοκλής Ξανθόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία έχουν ως εξής:

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Στην πρώτη ενότητα θα μιλήσω συνοπτικά για μερικά βασικά δεδομένα. Λευκή Βίβλος για την οδική ασφάλεια. Πρέπει να μειώσουμε τους νεκρούς σε κάτω από τους χίλιους δεκαοκτώ, όπως σωστά είπατε. Είμαστε σήμερα στους χίλιους τετρακόσιους ενενήντα τέσσερις νεκρούς, πολύ υψηλά, είναι προφανές. Πρέπει κάτι να γίνει.

Θα σας πω τι θα γίνει στη συνέχεια εκ των πραγμάτων. Γιατί θα γίνει εκ των πραγμάτων; Διότι όλοι οι επιστήμονες συμφωνούν ότι τέσσερις είναι οι παράγοντες που καθορίζουν το σύστημα που λέγεται οδική ασφάλεια σε μία χώρα. Ο πρώτος είναι η οδική υποδομή και το οδικό περιβάλλον, δηλαδή επίπεδο ασφάλειας της οδού, γεωμετρικά χαρακτηριστικά, ποιότητα κατασκευής κ.λπ.. Ο άλλος είναι ο οδηγός. Ο τρίτος είναι το όχημα και, βέβαια, ο τέταρτος είναι η επιτήρηση και η αστυνόμευση.

Πράγματι, ορθώς φτιάξατε το 2001 ένα πρώτο στρατηγικό σχέδιο οδικής ασφάλειας, το οποίο και εφαρμόστηκε. Είναι μια μελέτη του Μετσοβίου Πολυτεχνείου, η οποία είχε συγκεκριμένες δράσεις και οι οποίες ξεκίνησαν και απέδωσαν. Επισημαίνω όμως ότι, πράγματι, καλή η μείωση κατά 30% των ατυχημάτων και των νεκρών, κυρίως, και των βαριά τραυματιών, αυτή όμως οφείλεται, κυρίως, στη βελτίωση της αστυνόμευσης και στην εντατικοποίηση κάποιων, αν θέλετε, προληπτικών μέτρων και όχι στη βελτίωση της οδικής υποδομής γιατί και έργα που είχατε ξεκινήσει τότε, δεν είχαν ολοκληρωθεί. Με εξαίρεση ορισμένα αστικά έργα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κατάσταση των δρόμων παρέμενε η ίδια.

Συμπερασματικά είμαστε στη χειρότερη θέση από πλευράς Ευρώπης και πρέπει κάτι να γίνει για την επόμενη πενταετία.

Λέτε ότι δεν έγινε δεύτερο στρατηγικό σχέδιο. Έγινε. Υπεβλήθη το Δεκέμβριο του 2005 και το δίνω για να υπάρχει στα Πρακτικά.

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

Έγινε πάλι από την ίδια ομάδα, τη δική σας ομάδα ...

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Δεν είναι εκεί η διαφωνία μας, κύριε Υφυπουργέ. Η διαφωνία μας είναι ...

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Θα σας απαντήσω αμέσως σ' αυτό.

Αυτό έπρεπε, πράγματι, να ακολουθηθεί από τα αρμόδια Υπουργεία με κάποιο συντονισμό και σ' αυτό κατηγορείτε την Κυβέρνηση.

Σας λέω, λοιπόν, χωρίς πολλά λόγια ότι αυτές οι έξι κύριες δράσεις -που αντιστοιχεί η κάθε μία σ' ένα Υπουργείο- του σχεδίου αυτού, έχουν ήδη επιμεριστεί στα διάφορα Υπουργεία και απ' ό,τι είδα και από τα στοιχεία των άλλων Υπουργείων υλοποιούνται ικανοποιητικά. Δηλαδή, και το ασφαλές οδικό περιβάλλον προχωρεί κανονικά και η ασφάλεια του χρήστη της οδού και η ασφάλεια του οχήματος που είναι του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών και η επιτήρηση που είναι του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης και η περίθαλψη που είναι του Υπουργείου Υγείας και η κυκλοφοριακή αγωγή που είναι του Υπουργείου Παιδείας και, βεβαίως, το σύνολο επιμερίζεται.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εγώ, προσωπικά, δεν πιστεύω στις υψηλόβαθμες επιτροπές. Θεωρώ ότι η πολλή δουλειά γίνεται στη βάση αρκεί να είναι διακριτές οι αρμοδιότητες. Σας βεβαιώνω ότι ο καθένας ξέρει, ακριβώς, τι πρέπει να κάνει και, βέβαια, οφείλει να το κάνει. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία. Συνεπώς βάσει αυτής της σαφούς κατανομής, τα Υπουργεία έχουν προχωρήσει, με σημαντικά βήματα, αλλά και απτά αποτελέσματα, τους στόχους τους.

Ξεκινάω, λοιπόν, από το δικό μας Υπουργείο.

Η κατάσταση στην Ελλάδα είναι, πράγματι, δραματική από πλευράς οδικής υποδομής. Σκοτώνονται οι άνθρωποι σε αυτοκινητοδρόμους τεράστιας κυκλοφορίας –φέρνω σαν παράδειγμα τον άξονα Κόρινθος-Πάτρα, αλλά και το Πέταλο και άλλους- διότι δεν υπάρχει στη μέση διαχωριστικό στηθαίο. Αν είναι δυνατόν! Είναι ένα κλασικό παράδειγμα του πόσο πίσω είμαστε.

Αν αυτά δεν γίνουν –δηλαδή, αν δεν φτιάξουμε νέο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων σε, τουλάχιστον, τριπλάσια έκταση από ό,τι είναι σήμερα- τα φοβερά ατυχήματα των μεγάλων ταχυτήτων στους άξονες καρμανιόλες θα συνεχίζονται ό,τι και αν κάνει η Τροχαία και οποιοσδήποτε άλλος.

Προς τα εκεί, ακριβώς, προχωρήσαμε και θα σας πω συγκεκριμένα νούμερα. Αυτήν τη στιγμή που μιλάμε έχουμε δημοπρατήσει διακόσια εξήντα δύο νέα δημόσια έργα που έχουν ύψος περίπου 8,4 δισεκατομμύρια ευρώ και έχουμε συμβασιοποιήσει περίπου τα διακόσια απ' αυτά ύψους γύρω στα 7.000.000.000 ευρώ.

Παίρνω σαν παράδειγμα το «πέταλο» του Μαλιακού, για να μην λέμε, αορίστως, διάφορα πράγματα. Παραδίδεται στην κυκλοφορία, πράγματι, στο τέλος του 2007, δηλαδή σε δέκα ή δώδεκα μήνες από σήμερα και με την παράδοσή του –για να δώσουμε και την αίσθηση της οδικής ασφάλειας- υποπενταπλασιάζεται και πλέον ο σημερινός μεγάλος αριθμός των νεκρών, σύμφωνα με όλα τα διεθνή στοιχεία. Μάλιστα μερικοί Γάλλοι συνάδελφοι λένε ότι υποδεκαπλασιάζεται. Δεν είμαι τόσο αισιόδοξος, ας πούμε ότι υποπενταπλασιάζεται. Δηλαδή, τέλος του 2007 στο «πέταλο» ο τραγικά μεγάλος, για ένα τόσο μικρό τμήμα, αριθμός των νεκρών από δεκαπέντε, που είναι κατά μέσο ετήσιο όρο σήμερα, θα πέσει σε κάτω από τρεις νεκρούς. Θα κερδίσουμε, δηλαδή, δώδεκα ανθρώπινες ζωές.

Βλέπετε τα έργα –η κ. Αντωνίου, επειδή περνάει συχνά, το είπε κιόλας- και βλέπετε τον οργασμό που υπάρχει αυτή τη στιγμή για να τελειώσει το κομμάτι αυτό σε δέκα, δώδεκα μήνες. Και θα τελειώσει, το βλέπετε. Να, λοιπόν, μία πρώτη απτή απόδειξη ουσιαστικής παρέμβασης στην οδική ασφάλεια μέσω ενός σημαντικού έργου.

Τα ίδια, ακριβώς, γίνονται σε μία σειρά από άλλα μεγάλα έργα, όπως η Εγνατία, παρακάμψεις Αγρινίου και Άρτας, οδικά έργα περιοχής Πατρών και στο δρόμο Τριπόλεως-Καλαμάτας. Και επειδή, ορθώς, ζητάτε ακριβή στοιχεία, τα οποία πολλές φορές δεν δίδονται –κακώς- από τις υπηρεσίες, σας λέω –ό,τι έκανα μόνος μου αυτές τις ημέρες- το εξής: Βρήκα ότι η καταγεγραμμένη κατά μέσον όρο ετήσια απώλεια ανθρώπων σ' αυτές τις παρεμβάσεις που κάνουμε με τα προαναφερθέντα έργα, είναι πάνω από ενενήντα νεκροί.

Τα έργα τελειώνουν, πρακτικώς, σε ενάμιση χρόνο από σήμερα εντός της τρίτης προγραμματικής περιόδου του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης.

Κατά την εκτίμηση πάλι Γάλλων συναδέλφων, θα πέσουν κάτω από δέκα οι νεκροί. Κερδίζουμε τις ζωές ογδόντα ανθρώπων. Κατά τη δική μου εκτίμηση, επειδή οι Έλληνες είμαστε λίγο αψίκοροι και λίγο ζωηροί, σε σχέση με τους υπόλοιπους Βορειοευρωπαίους, κυρίως, εκτιμώ ότι θα πέσουν κάτω από είκοσι οι νεκροί. Θα κερδίσουμε εβδομήντα ανθρώπινες ζωές. Εδώ είναι μια δεύτερη θεαματική βελτίωση οδικής ασφάλειας από τα μεγάλα έργα.

Πάω τώρα σ' ένα άλλο μείζον θέμα, για το οποίο, πράγματι, πρέπει να ντρεπόμαστε, αλλά επιτέλους ολοκληρώνεται. Είναι οι μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι με συμβάσεις παραχώρησης, αυτά τα επτά μεγάλα έργα για τα οποία αγωνίζεται νυχθημερόν ο Υπουργός κ. Σουφλιάς -πραγματικά αγωνίζεται νυχθημερόν- και επιτέλους αυτές οι εξαιρετικά δύσκολες συμβάσεις -για τις οποίες προς τιμήν του προηγούμενος Υπουργός του ΠΑ.ΣΟ.Κ. είπε ότι είναι τόσο δύσκολες, ώστε δύσκολα μπορεί κάποιος να κάνει πάνω από μια έως δύο το χρόνο- υπογράφονται τώρα αθρόα. Υπογράψαμε ήδη την υποθαλάσσια αρτηρία και την Ιόνια Οδό, υπογράφουμε μεθαύριο τη σύμβαση για τον οδικό άξονα Κόρινθος–Τρίπολη-Καλαμάτα και Λεύκτρο-Σπάρτη, σε δύο μήνες την Ε65 κεντρικής Ελλάδος και Μαλιακός-Κλειδί και ελπίζω μέχρι το Μάιο, Ιούνιο τον οδικό άξονα Κόρινθος– Πάτρα-Πύργος–Τσακώνα.

Γι αυτόν το διαγωνισμό ενημερώνω το συνάδελφο ότι το ευχάριστο είναι ότι είναι σωστοί οι φάκελοι και των δύο διαγωνιζομένων και πιστεύω ότι δεν θα έχουμε ενστάσεις, διότι δεν

έχει να πει τίποτε ο ένας εναντίον του άλλου. Είναι δύο καθαρές ανταγωνιστικές προσφορές, από ό,τι ξέρω μέχρι σήμερα.

Τι σημαίνει αυτό για την οδική ασφάλεια; Τριπλασιάζουμε πρακτικώς το δίκτυο των ασφαλών αυτοκινητοδρόμων και βάσει πάλι των στοιχείων, τα οποία σας είπα προηγουμένως, οι θάνατοι που σήμερα, δυστυχώς, σε αυτούς τους άξονες ανέρχονται σε εκατόν είκοσι δύο το χρόνο κατά μέσο όρο και τα ατυχήματα που είναι τριακόσια τριάντα πέντε, θα μειωθούν αντιστοίχως σε κάτω από είκοσι τέσσερις θανάτους και κάτω από εξήντα επτά ατυχήματα. Κερδίζουμε τις ζωές άλλων εκατό ανθρώπων το χρόνο, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

Θα μου πείτε, πότε; Στο μεγαλύτερο μέρος σε τρία χρόνια. Οι συμβάσεις παραχώρησης έχουν χρόνο υλοποίησης τέσσερα ως έξι χρόνια, αλλά τα κρίσιμα κομμάτια μιας αυστηρής σύμβασης που και οι ίδιοι θέλουν να υλοποιήσουν γρήγορα για να έχουν και τα έσοδα από τα διόδια, υλοποιούνται από δέκα οκτώ έως τριάντα δύο μήνες.

Βλέπετε, λοιπόν, ότι αυτό έλειπε από την Ελλάδα, πέραν των άλλων, το οποίο έχει η Γαλλία, η Γερμανία κ.λπ. διότι το έχει λύσει την προηγούμενη τριακονταετία. Δηλαδή ασφαλείς αυτοκινητοδρόμους, για να πάψουν πραγματικά να υπάρχουν θανατηφόρα ατυχήματα και μάλιστα πολύνεκρα στους μεγάλους άξονες. Και βέβαια, προετοιμάζουμε συγκροτημένα και για την επόμενη γενιά έργα, έργα άλλων περίπου 8.000.000.000 ευρώ, που θα ολοκληρώσουν το σύστημα. Και εκτιμώ ότι τα έργα αυτά που θα γίνουν, όταν εγώ βεβαίως θα είμαι φίλος σας συνταξιούχος και εσείς ελπίζω ενεργοί πολιτικοί -θα ολοκληρωθούν περίπου το 2013 -2014- θα μειώσουν τους νεκρούς κατά άλλους εκατόν είκοσι περίπου.

Πάμε τώρα στα ειδικά έργα οδικής ασφάλειας. Εδώ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πράγματι χαίρομαι, γιατί έρχομαι μπροστά σας πάλι μετά από έξι- επτά μήνες και αυτά που τότε είχα πει υλοποιούνται επιτέλους. Διότι έχετε δίκιο, το είπατε προηγουμένως. Το είπε η κ. Αντωνίου ή κάποιος άλλος, νομίζω ο κ. Ρόβλιας. Είπατε: «Ώσπου να γίνουν τα μεγάλα έργα, πείτε μας τι κάνατε στα μικρά, στα προφανή σημεία, όπου τα ατυχήματα είναι πράγματι πολλά και υπάρχουν και σαφείς ελλείψεις οδικής υποδομής που τα δημιουργούν;»

Και αυτή η δράση είχε ξεκινήσει την περίοδο 2001-2003, με μικρό προϋπολογισμό σχετικά, γύρω στα 40.000.000 ευρώ. Τη διπλασιάσαμε. Δεν μείναμε στις μελέτες. Έγιναν οι μελέτες και επιτέλους, επαναλαμβάνω, στα έξι χειρότερα σημεία του εθνικού μας δικτύου ολοκληρώνονται και τα έργα αυτών των παρεμβάσεων.

Συγκεκριμένα, η πρώτη φάση περιλαμβάνει τους εξής άξονες:

«Πέταλο» Μαλιακού. Υπογράψαμε σύμβαση εδώ και περίπου εννέα μήνες και στον τρέχοντα μήνα τελειώνουν αυτές οι παρεμβάσεις. Ποιες παρεμβάσεις είναι αυτές; Γιατί μιλάμε για έργο, όχι για αοριστίες και κουβέντες.

Κατασκευή αντιολισθηρού τάπητα, τοποθέτηση-αντικατάσταση πλευρικών στηθαίων ασφαλείας, τοποθέτηση ανακλαστήρων οδοστρώματος, τοποθέτηση γραμμικής οριοσήμανσης και σειρά άλλων στοιχείων, όπως η τοποθέτηση ιστών ηλεκτροφωτισμού, τα οποία πράγματι αναβαθμίζουν την ποιότητα του δρόμου.

Και επειδή ίσως δεν πιστεύετε αυτά που σας λέω και με την ακρίβεια που τα λέω, υπάρχει στη διάθεσή σας ένας χάρτης για το «Πέταλο» του Μαλιακού –τον καταθέτω στα Πρακτικά- με όλες τις παρεμβάσεις που ολοκληρώνονται.

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

Άξονας «Αντίρριο-Ιωάννινα». Υπογράφηκε η σύμβαση στις 23 Ιουνίου και το έργο ολοκληρώνεται τον επόμενο μήνα. Οι παρεμβάσεις περιλαμβάνουν, εκτός των όσων ανέφερα προηγουμένως και μερικά άλλα, όπως τοποθέτηση θορυβικών λωρίδων αφύπνισης οδηγών, κ.ο.κ..

Επειδή θέλετε ενδεχομένως, απτά στοιχεία, καταθέτω επίσης, έναν άλλο χάρτη, που δείχνει όλα τα σημεία των παρεμβάσεων, οι οποίες γίνονται.

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

Επίσης, υπάρχει ο άξονας-καρμανιόλα «Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Ολυμπία». Όχι μόνο υπεγράφη η σύμβαση στις 17 Οκτωβρίου, αλλά ολοκληρώνεται και η σειρά των παρεμβάσεων, οι οποίες, πέραν των προηγουμένων, περιλαμβάνουν:

Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού -που είναι σημαντική- και ιδιαίτερη αποκατάσταση φθαρμένων ασφαλτοταπήτων με αντιολισθηρές επιστρώσεις. Υπάρχουν στη διάθεσή σας στα γραφεία μας χάρτες για όλα αυτά τα τμήματα, με τα σημεία παρέμβασης. Θα παρακαλέσω, όποτε θέλετε, με ένα τηλεφώνημά σας στο γραφείο μας να ζητήσετε να σας τα αποστείλω.

Άλλος άξονας είναι ο άξονας «Θεσσαλονίκη-Στρυμόνας». Η σύμβαση υπεγράφη. Επιπλέον, εκεί φτιάχνουμε και πεζοδρόμια πλάτους ενάμισι μέτρου. Το έργο ολοκληρώνεται τον Ιούλιο.

Τέλος, λυπάμαι που λείπει ο μαχητικός συνάδελφος κ. Στρατάκης για να ακούσει, στον Β.Ο.Α.Κ. (Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης) έγινε ο διαγωνισμός προ λίγων ημερών. Υπογράφεται η σύμβαση και θα γίνουν παρεμβάσεις, επίσης αναλυτικότατες, που βελτιώνουν σημαντικά γύρω στα εκατόν είκοσι σημεία του Β.Ο.Α.Κ., με ορίζοντα ολοκλήρωσης περί το τέλος Αυγούστου - αρχές Σεπτεμβρίου.

Κύριοι συνάδελφοι, όλα αυτά τα έργα -επαναλαμβάνω- τελειώνουν. Είναι ορατά, γιατί τα βλέπετε.

Έρχομαι στη δεύτερη φάση παρεμβάσεων. Διότι, όπως ορθώς επισημάνθηκε προηγουμένως, υπάρχει και ένα άλλο τεράστιο οδικό δίκτυο -δέκα χιλιάδες χιλιόμετρα- που είναι εξαιρετικά επικίνδυνο. Επιλέξαμε και εκεί, βάσει αναλυτικής μελέτης που έκαναν οι καλύτεροι στο είδος τους, είκοσι έξι άξονες, όπου θα γίνουν αυτές οι παρεμβάσεις.

Τα κριτήρια επιλογής ήταν ξεκάθαρα: Ο καταγεγραμμένος αριθμός των ατυχημάτων και των νεκρών, οι έγγραφες επισημάνσεις της Τροχαίας, η οποία έκανε πάρα πολύ καλή δουλειά, οι έγγραφες επισημάνσεις των περιφερειακών υπηρεσιών της χώρας.

Σε λίγο ξεκινάμε έργα. Στην μεν Κρήτη, στο κομμάτι «Χανιά – Αεροδρόμιο -Ηράκλειο – Μοίρες – Τυμπάκι - Αγία Γαλήνη – Ηράκλειο – Γούβες – Χερσόνησος -Μάλλια κ.λπ.» -θα τα δείτε στο υπόμνημα που μοιράστηκε- στη δε Ρόδο στο κομμάτι «Ρόδος – Λίνδος». Επίσης, στο κομμάτι «Λαμία – Δομοκός – Ν.Μοναστήρι – Φάρσαλα – Λάρισα» και στο κομμάτι «Θήβα – Λιβαδειά – Άμφισσα – Ναύπακτος». Στην Εύβοια στο κομμάτι «Χαλκίδα – Λέπουρα» και «Χαλκίδα – Αιδηψός». Έργα ξεκινούν επίσης στους άξονες «Καρδίτσα – Τρίκαλα», «Κέρκυρα – Αχίλλειο», «Θεσσαλονίκη – Έδεσσα», «Θεσσαλονίκη – Πολύγυρος» κ.λπ.. Ξεκινούν είκοσι έξι παρεμβάσεις με έτοιμες, αυτή τη στιγμή, μελέτες, για να ολοκληρωθούν μέχρι το τέλος του 2008.

Δεν φθάνει αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι. Διαπιστώσαμε, όπως και εσείς είπατε –νομίζω ότι σε αυτό αναφέρθηκε ο συνάδελφος από την Ηλεία- ότι στο κομμάτι «Πάτρα – Πύργος» υπάρχουν πολλοί κόμβοι εξαιρετικά επικίνδυνοι. Είναι έτσι ακριβώς, όπως το λέτε. Το εντοπίσαμε αυτό και γίνεται ειδική παρέμβαση σε δύο άξονες της επικράτειας -στον άξονα «Αντίρριο - Ιωάννινα» και «Πάτρα – Πύργος – Ολυμπία» και «Πύργος – Κυπαρισσία»- για τη βελτίωση στους κόμβους και στις διελεύσεις πεζών.

Η μελέτη πρακτικώς προκηρύσσεται τώρα. Ελπίζουμε να έχουμε τα αποτελέσματα μέχρι τέλος Ιουλίου, αρχές Αυγούστου. Επειδή το έργο αυτό είναι σχετικά εύκολο και μπορεί να γίνει σύντομα, στο πλαίσιο του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, δηλαδή σε ενάμισι χρόνο από σήμερα, θα έχει τελειώσει και αυτή η σειρά παρεμβάσεων, που ούτως ή άλλως είναι χρήσιμες, διότι ο νέος άξονας του αυτοκινητοδρόμου περνάει από αλλού. Αλλά πρέπει να βελτιωθεί ο υπάρχων δρόμος, γιατί είναι η παλαιά εθνική οδός.

Ενδεικτικά σας λέω ότι αυτά τα έργα που σας προανέφερα

έχουν προϋπολογισμό γύρω στα 35.000.000 ευρώ.

Να αναφέρω κάποια άλλα στοιχεία στρατηγικού χαρακτήρα, τα οποία χάριν και στη βοήθεια των υπηρεσιών μας μπορούμε να πούμε ότι αναπτύσσονται κατά τρόπο όχι συνήθη για την Ελλάδα. Και αναφέρομαι συγκεκριμένα σε ανάπτυξη μεθοδολογίας, αξιολόγησης και συστήματος καταγραφής δεδομένων για την αποτίμηση της αποτελεσματικότητας των επεμβάσεων οδικής ασφάλειας.

Η μελέτη αυτή περιλαμβάνει ουσιαστικώς μια μεθοδολογία που θα αποτελέσει το εργαλείο για μελετητές και επιβλέποντες, ώστε να μπορούν αμερόληπτα –και αυτό έχει μεγάλη σημασία- να αξιολογούν τις επεμβάσεις που κατά καιρούς γίνονται στο οδικό δίκτυο της χώρας.

Κάθε υπηρεσία δήμου και νομαρχίας σήμερα με καλή πίστη, κάνει κάποιες επεμβάσεις. Δεν υπάρχει, όμως, μπούσουλας. Είπαμε λοιπόν, όπως έχει η Γαλλία, η Γερμανία, η Ισπανία, η Πορτογαλία, να κάνουμε και εμείς έναν κώδικα επεμβάσεων, ώστε να ξέρει εκεί ο υπάλληλος ότι αυτά είναι τα πρωτεύοντα και τα άλλα είναι τα δευτερεύοντα.

Η μελέτη αυτή πρακτικώς έχει βγει στον αέρα και θα έχουμε τα αποτελέσματά της πιστεύω μέχρι τέλος Ιουνίου.

Επίσης, τυποποίηση σήμανσης κόμβων και ομογενοποίηση κατακόρυφης σήμανσης κατά κατηγορία οδικού δικτύου. Ορθώς είπατε προηγουμένως ότι πρέπει να επισημάνουμε ότι το δίκτυο δεν είναι ενιαίο, αλλά έχει κατηγορίες, όπως και κάθε οδικό δίκτυο και θέλει κατά κατηγορία να βλέπουμε την αντιμετώπισή του και όχι συνολικά και ισοπεδωτικά.

Αυτή η μελέτη οδηγεί σε ένα εγχειρίδιο με οδηγίες σήμανσης τυπικών κόμβων του οδικού δικτύου εκτός των αυτοκινητοδρόμων. Γιατί και εκεί υπάρχει αλαλούμ και έχετε δίκιο. Βρήκαμε τι κάνουν όλοι οι υπόλοιποι και τα προσαρμόζουμε στα ελληνικά δεδομένα, ώστε να έχουμε επιτέλους σε πέντε, έξι μήνες από σήμερα εγχειρίδιο με σαφείς οδηγίες σήμανσης.

Όσον αφορά τις δράσεις για τον καλύτερο έλεγχο της οδικής ασφάλειας σε σχέση με τα ηλεκτρονικά μέσα, πράγματι βάλαμε κάποια ραντάρ στο «Πέταλο» του Μαλιακού. Έχετε δίκιο ότι μειώθηκαν οι ταχύτητες. Αλλά και ο φόβος βοήθησε και έχουμε μια θεαματική μείωση των ατυχημάτων και κυρίως των θανατηφόρων. Έχουν πέσει κάτω από το μισό μέσα σε ενάμισι, δύο χρόνια, αλλά βέβαια με το κόστος της βραδυπορίας που επισημάνθηκε σωστά. Αυτό, όμως, θα το γενικεύσουμε και σε το άλλο δίκτυο -που δεν είναι ασφαλείς αυτοκινητόδρομοι, με άλλες περίπου τριακόσιες θέσεις. Προχωράει ο διαγωνισμός, ώστε στο τέλος της τρέχουσας προγραμματικής περιόδου να μπορεί να υπάρχουν αυτές οι καταγραφές που πέραν του φόβου των Ιουδαίων προς τους ζωηρούς παραβάτες δίνουν και σαφή εικόνα των παραβάσεων που γίνονται στα εκάστοτε λειτουργούντα στην περιοχή εκείνη αστυνομικά τμήματα.

Ένα άλλο σημείο που εξοργίζει τον Έλληνα οδηγό –κάποιος συνάδελφος το είπε νομίζω- είναι η καθιέρωση επιτέλους αξιόπιστων ορίων ταχύτητας στο εθνικό οδικό δίκτυο. Πάει κάποιος με όριο ταχύτητας σαράντα ή πενήντα, ο δρόμος, όμως, είναι πολύ καλύτερος και κάποια στιγμή αγανακτεί και λέει «ας το καλό, ας πάω τουλάχιστον με ογδόντα χιλιόμετρα» και αρχίζει ο μη σεβασμός.

Έγινε λοιπόν, αυτή η μελέτη, ολοκληρώθηκε τον προηγούμενο Απρίλη. Σήμερα ξέρουμε τις προδιαγραφές σύνταξής της. Το σύστημα θα είναι ευέλικτο. Τα όρια θα καθορίζονται με βάση τη γεωμετρία του άξονα, τη διατομή του δρόμου και τις χρήσεις. Ελπίζουμε το αποτέλεσμα αυτής της μελέτης να εφαρμοστεί σε όλο το εθνικό δίκτυο σε ένα με ενάμισι χρόνο από σήμερα.

Θα έχουμε δε παντού νέα όρια ταχύτητας, επαναλαμβάνω, επιστημονικά τεκμηριωμένα και χωρίς υπερβολές. Να μπορεί να τρέξει κάποιος εκεί που μπορεί να τρέξει, μέχρι τα ανεκτά φυσικά όρια του δρόμου, τον οποίο έχει επιλέξει. Μάλιστα, κάναμε και μια πειραματική εφαρμογή της μελέτης αυτής, μια πιλοτική εφαρμογή. Εφαρμόσαμε τη διόρθωση των σχετικών πινακίδων ορίων ταχύτητας στο κομμάτι Κόρινθος Πάτρα και Κόρινθος Τρίπολη και περιμένουμε να δούμε τα αποτελέσματα παράλληλα με την υπόλοιπη μελέτη οριοθέτησης των νέων ορίων ταχύτητας. Μέχρι τώρα, έχουμε καλά αποτελέσματα. Τουλάχιστον οι οδηγοί που μερικές φορές διαμαρτύρονται είπαν ότι επιτέλους μπήκε μια λογική στον παραλογισμό του Υπουργείου, όσον αφορά τα όρια ταχύτητας.

Θα πω δυο λόγια επίσης για τη δημιουργία ενός καλύτερου οδικού περιβάλλοντος, όσον αφορά τις νέες τεχνολογίες. Παραδείγματος χάρη ο ηλεκτροφωτισμός. Άλλο αίσχος αυτό! Γιατί; Είναι υπερβολικός ή ελλιπής και δεν σβήνει όταν πρέπει, δεν είναι αυτόματος, ρυθμιζόμενος κ.λπ.. Με αγανάκτηση πολλές φορές όπως και σεις ασφαλώς, βλέπουμε με τον ήλιο ψηλά να καίνε τα φώτα, να πληρώνουμε ενέργεια δηλαδή και όταν έχει πέσει το σκοτάδι να μην έχει ανάψει ακόμη ο ηλεκτροφωτισμός. Εφαρμόζουμε, λοιπόν, ένα σύστημα τηλεδιαχείρισης και τηλε-ελέγχου του δικτύου ηλεκτροφωτισμού, έτσι ώστε να μπορεί να επεκταθεί σε όλη την επικράτεια με, επαναλαμβάνω, επιστημονικά πλέον δεδομένα και κυρίως με αυτόματη ρύθμιση, όχι ανθρώπινη, αυτόματη, προδιαγεγραμμένη από τις ανάγκες της κάθε περιοχής. Περιοχές ορεινές δύσκολες και με ομίχλη πιάνει ο αισθητήρας και την ομίχλη και ρίχνει τον φωτισμό εκεί που πρέπει. Ο καιρός καλός αλλά βροχερός, ανάβουν τα φώτα όταν είναι κυρίως ημίφως σε μια εξαιρετικά σκοτεινή μέρα κ.ο.κ..

Μελέτη κωδικοποίησης και εφαρμογής νέας χιλιομέτρησης του εθνικού οδικού δικτύου. Το τελευταίο είναι αυτό μαζί με τη δημιουργία του ηλεκτρονικού μητρώου οδών και εκεί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πιστεύω ότι γίνονται αρκετά πράγματα. Μπήκε το έργο αυτό στο σχέδιο «Κοινωνία της Πληροφορίας». Δημιουργείται κατάλληλη υποδομή για την υλοποίηση και λειτουργία του μητρώου οδών, με ψηφιακά υπόβαθρα, βάση δεδομένων κ.λπ.. Αναπτύσσουμε το σύστημα πάνω σε ένα γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών, το τελευταίο και σύγχρονο που έχουμε αυτή τη στιγμή και στη χώρα μας. Ελπίζουμε και αυτό να λειτουργήσει όσο μπορεί καλύτερα, μέσα στους επόμενους δέκα μήνες.

Τέλος, τι γίνεται με τις μεγάλες πόλεις Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Εδώ κάνουμε δυο ειδικές παρεμβάσεις. Ήδη έχουμε διαθέσει για το σκοπό αυτό γύρω στα 8,5 με 9 εκατομμύρια ευρώ. Έχουμε αναθέσει ήδη τις μελέτες, έχουν προκηρυχθεί εδώ και έξι μήνες, θα διαρκέσουν περίπου άλλους δυο με τρεις μήνες και αρχίζουν αυτές οι παρεμβάσεις. Πώς θα γίνουν; Εντοπίσαμε επιτέλους τα πολλά γνωστά σε όλους σας αλλά μη καταγεγραμμένα με επιστημονική σοβαρότητα σημεία θανατηφόρων ατυχημάτων μέσα στις πόλεις. Λέγαμε όλοι σκοτώνονται εκεί, γιατί υπάρχει και ένα καντηλάκι, κάποιος πάει και αφήνει ένα λουλούδι. Είναι μια δραματική ιστορία, μας θλίβει όλους, αλλά δεν γίνεται έτσι αυτή η δουλειά. Κατεγράφησαν αυτά από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Τροχαίας και του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών σε ένα καλό αρχείο και επιτέλους εντοπίζουμε τους στόχους βελτίωσης εκεί τοπικά. Πιστεύουμε ότι προ του τέλους αυτής της περιόδου θα έχει ολοκληρωθεί και αυτή η σειρά παρεμβάσεων στις δυο μεγάλες πόλεις μας.

Για τις υπόλοιπες πόλεις φτιάχνουμε έναν οδηγό τέτοιων παρεμβάσεων και βεβαίως η ευθύνη ανήκει στις Τοπικές Αυτοδιοικήσεις, που οφείλουν να τον εφαρμόσουν.

Δυο λόγια τώρα για τα αντίστοιχα προγράμματα των Υπουργείων Μεταφορών και Επικοινωνιών, Δημόσιας Τάξης, Υγείας κ.λπ. Ευχαριστώ τους συναδέλφους που μου έστειλαν τα στοιχεία, τα οποία διάβασα και πραγματικά κατάλαβα ότι κάνουν σημαντικό έργο.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Καλά που κάναμε την επερώτηση και ενημερωθήκατε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Σας παρακαλώ, κύριε Τσιόκα, μη διακόπτετε.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Δεν είναι δική μου αρμοδιότητα. Δεν μπορώ να τα ξέρω όλα. Ένα μυαλό έχω, αλλά όμως έπρεπε να τα ξέρω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, αν θέλετε σιγά σιγά να κλείνετε, για να έχετε και ορισμένα λεπτά στη δευτερολογία σας.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλο -

ντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Πρώτα πρώτα το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών κατάρτισε το στρατηγικό σχέδιο που είπα προηγουμένως και κατέθεσα στα Πρακτικά, για την πενταετία 2006-2010. Και υλοποιεί συγκεκριμένες δράσεις. Η πρώτη είναι η σύνταξη νομοσχεδίου για τον Γ.Ο.Κ., για τον οποίο κάνατε την κριτική προηγουμένως. Από το 1999 μέχρι σήμερα έπρεπε να γίνει κάποια αναθεώρηση. Αυτό είναι προφανές. Κεντρική λογική του νέου νομοσχεδίου είναι η θέσπιση ενός σύγχρονου πλαισίου αντιμετώπισης της παραβατικότητας με ιδιαίτερα αποτρεπτικό χαρακτήρα, όσον αφορά τις παραβάσεις εκείνες που θέτουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή. Δεν μπορεί δηλαδή να βλέπουμε αυτά που βλέπουμε στους δρόμους. Έχει δίκιο το Υπουργείο Μεταφορών και στο σημείο αυτό. Πρέπει να είναι εξαιρετικά σκληρός και αποτρεπτικός ο χαρακτήρας. Στόχος είναι ο νέος νόμος να αποτελέσει ένα εύληπτο και λειτουργικό κείμενο και να γίνει κτήμα του κάθε πολίτη, ώστε να δράσει προληπτικά και να αντιμετωπιστεί έτσι το πρόβλημα στη χειρότερη έκφρασή του που είναι η τρέλα του οδηγού. Βλέπουμε τι γίνεται ακόμη και στις κεντρικές αρτηρίες της πόλης μας, βλέπουμε πολλές φορές κάποιον τρελό, ο οποίος ξαφνικά με ένα αυτοκινητάκι της πλάκας πατάει τα εκατόν εξήντα χιλιόμετρα και κάνει προσπεράσεις με ζικ-ζακ. Αυτού πρέπει να του πάρει κάποιος το δίπλωμα για μερικά χρόνια. Δεν λύνεται με χαϊδέματα αυτή η ιστορία. Σκοτώνει κόσμο, θα τον σκοτώσει στην επόμενη γωνία ή την επόμενη μέρα.

Ιδιαίτερη έμφαση επίσης δίνεται στο θέμα της διαρκούς ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού για τις αλλαγές που θα επέλθουν με την ψήφιση στη Βουλή του νέου νομοσχεδίου. Έχει αποφασιστεί να δοθεί η δυνατότητα επαρκούς ενημέρωσης του κοινού για τις αλλαγές και τις νέες διατάξεις, αλλά και να ενημερωθεί το κοινό για να προφυλαχθεί από διάφορους κινδύνους αλλαγών στον Κ.Ο.Κ.. Για το λόγο αυτό δίνεται επαρκής χρόνος και αυτό είναι προς τιμήν του Υπουργείου, για την ενημέρωση των πολιτών. Και βεβαίως ετοιμάζεται ενημερωτικό υλικό σε έντυπη και ηλεκτρονική μορφή σχετικά με τις διατάξεις του νέου νόμου.

Προωθείται σειρά μέτρων με πρωτεύοντα στόχο τη βελτίωση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας στη χώρα, όπως η εντατικοποίηση των τεχνικών ελέγχων των οχημάτων και η επέκτασή τους και σε άλλες κατηγορίες, όπως τα δίκυκλα. Το ακούσαμε και στις ανακοινώσεις του Υπουργού προ ημερών. Είναι μια πολύ σημαντική αν θέλετε παρέμβαση και εδώ θα συμφωνήσω με ό,τι άκουσα από τους κυρίους Βουλευτές ....

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ κλείστε. Είναι τριάντα πέντε λεπτά που μιλάτε. Έχετε και τη δευτερολογία σας.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλο - ντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Δεν θα δευτερολογήσω καθόλου, κύριε Πρόεδρε. Πιστεύω ότι δεν θα χρειαστεί. Μόνο θα τριτολογήσω για τρία λεπτά, αν χρειαστεί, όπως έχω το δικαίωμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Εντάξει, κύριε Υπουργέ.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλο - ντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Λέω λοιπόν, ότι πράγματι πρέπει επιτέλους τα Κ.Τ.Ε.Ο. να κάνουν καλά τη δουλειά τους. Δεν μπορεί να γίνεται αυτό που γίνεται σήμερα. Να μη σας πω εμπειρίες φίλων μου, πώς περνάνε τα αυτοκίνητά τους από εκεί πέρα, για να μη σας στεναχωρήσω.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Αύριο έχουμε νομοσχέδιο γι' αυτό.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλο - ντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Πρέπει πράγματι, να γίνει μια τομή εκεί πέρα, ώστε να υπάρχει ένοχος. Είναι αδιανόητο αυτό το οποίο συμβαίνει ακόμη και συνέβαινε και στο παρελθόν.

Προωθείται επίσης σειρά νέων μέτρων για την αναδιάρθρωση του συστήματος εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψηφίων οδηγών. Αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό, διότι έχει ανατεθεί ήδη στο τελικό στάδιο στο Τ.Ε.Ι. της Αθήνας, ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη πληροφοριακού συστήματος διαχείρισης των επιτροπών πρακτικών εξετάσεων υποψηφίων οδηγών. Έτσι αυτοματοποιούνται οι διαδικασίες επιλογής των μελών κάθε επιτροπής, άρα γίνεται αντικειμενική επιλογή των επιτροπών, ορίζεται το πλήθος τους, τα μέλη τους κ.λπ. Μείζονα ρόλο στην προσπάθεια αυτή αποτελεί και η ένταξη της κυκλοφοριακής αγωγής στην εκπαιδευτική διαδικασία, με σκοπό την εκπαίδευση. Το δημοτικό έχει ξεκινήσει ολοκληρωμένο πρόγραμμα στα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής και έχει ήδη κυκλοφορήσει ο οδηγός εκπαίδευσης κυκλοφοριακής αγωγής σε έντυπη και ηλεκτρονική μορφή, που είναι κάτι σημαντικό πιστεύω. Μου τον έδωσαν χθες και είναι πράγματι ένα πολύ καλό κείμενο. Για το γυμνάσιο και το λύκειο έχουν ήδη αποσταλεί στο Υπουργείο Παιδείας διάφορα εγχειρίδια και dvd για την εισαγωγή του θέματος στα σχολεία.

Υπάρχει επίσης στο Υπουργείο Μεταφορών η Διαρκής Επιτροπή Μελέτης και Αναθεώρησης του Κ.Ο.Κ. που δουλεύει σε συνεχή βάση. Με το ν. 3446/2006 αναμορφώθηκε μία σειρά ελέγχων και διοικητικών κυρώσεων σχετικά με τα φορτηγά αυτοκίνητα –και είναι πολύ σημαντικό αυτό. Επίσης, για τον έλεγχο του υπέρβαρου των φορτηγών προμηθεύτηκαν τριάντα ζυγαριές -και αυτό είναι μεγάλη συμβολή για όσους ξέρουν πώς ταλαιπωρούνται το βράδυ οι οδηγοί.

Υπουργείο Δημόσιας Τάξης: Κεντρικός και συγκεκριμένος στόχος του Υπουργείου είναι φέτος να μειωθούν ειδικά οι νεκροί και οι παθόντες από τροχαία ατυχήματα σε ποσοστό 8% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Για το στόχο αυτό γίνονται συγκεκριμένες και καλά μελετημένες δράσεις. Κατ' αρχάς θεσμοθετείται το απαραίτητο νομοθετικό πλαίσιο για τις κατάλληλες ρυθμίσεις, όπως είπα και προηγουμένως. Παράλληλα η Κυβέρνηση στο σύνολό της και σε συνεργασία μεταξύ Υπουργών προχωρεί στην αυστηρότερη και σημαντικότερη αστυνόμευση του οδικού δικτύου της χώρας, κυρίως των σημείων που έχουν χαρακτηριστεί ως «υψηλής επικινδυνότητας», τα οποία υπάρχουν και έχουν εντοπιστεί πλήρως. Το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης προχώρησε, αφενός μεν, για το λόγο αυτό στη συγκρότηση τροχαίας αυτοκινητοδρόμων –πολύ σημαντικό βήμα- καθώς και στην ίδρυση ομάδων ελέγχου και πρόληψης ατυχημάτων, ώστε να μπορεί συνολικά να παρακολουθεί το θέμα με παράλληλη εκπόνηση σχεδίων δράσης για την εφαρμογή του ανωτέρω σχεδίου και της αντεγκληματικής πολιτικής.

Ειδικότερα, όπως όλοι ξέρετε, ιδρύθηκαν σε πρώτη φάση σε επιλεγμένα σημεία δεκατρείς υπηρεσίες τροχαίας αυτοκινητοδρόμων και μια υποδιεύθυνση και δώδεκα τμήματα στον αυτοκινητόδρομο Π.Α.Θ.Ε. και έχουν αυξηθεί και οι οργανικές θέσεις προσωπικού. Ήδη, οκτώ από τις υπηρεσίες αυτές που έχουν έδρα σε διάφορα σημεία της χώρας, αφού στελεχώθηκαν, λειτουργούν πλήρως και οι υπόλοιπες είναι υπό λειτουργία. Επίσης, για την αντιμετώπιση των ειδικών και επικίνδυνων παραβάσεων που οδηγούν στην πρόκληση Τροχαίων ατυχημάτων συστάθηκαν -και λειτουργούν από πέρυσι στις διευθύνσεις της τροχαίας- πενήντα έξι ομάδες ελέγχου και πρόληψης ατυχημάτων, αποτελούμενες από δώδεκα αστυνομικούς εκάστη. Είναι επίσης μια σημαντική καινοτομία στην αποτελεσματικότητα των οργάνων αυτών για την αστυνόμευση και την πρόληψη.

Στο ίδιο πλαίσιο, για την εφαρμογή ενός συνολικού στρατηγικού σχεδιασμού εκπονούνται για το τρέχον έτος δέκα σημαντικά σχέδια δράσης με συγκεκριμένους στόχους και προτεραιότητες. Και ακριβώς στη γενική αυτή κατεύθυνση κυρίως προωθείται η πρόληψη, όπως σωστά επισημάνατε -αυτός είναι ο στόχος- και λιγότερο η αυστηρή τιμωρία.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Θα προωθείται.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλο - ντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Προωθείται είπα, κύριε συνάδελφε, φέτος το 2007.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Δεν το κάνουν.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλο - ντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Και με βάση τα προγράμματα αυτά αστυνομεύεται το εθνικό οδικό δίκτυο καθημερινά και σε εικοσιτετράωρη βάση με εποχούμενες περιπολίες, τις οποίες βλέπω εγώ, κύριε συνάδελφε. Εσείς δεν τις βλέπετε, ίσως γιατί ...

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Στη Θεσσαλονίκη υπάρχει...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Παρακαλώ, κύριε συνάδελφε, μη διακόπτετε.

Ολοκληρώστε, κύριε Υπουργέ. Φτάσατε τα σαράντα λεπτά.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Επίσης για το σκοπό αυτό απαιτούνται και περιπολικά ελευθέρου χρωματισμού κ.λπ.

Τέλος, για να κλείσω, θα παρακαλέσω να δείτε με προσοχή και άλλες είκοσι τέσσερις δράσεις του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης –έχω παραλείψει και πολλές δράσεις του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.- οι οποίες είναι σημαντικές και πιστεύω ότι αναβαθμίζουν πράγματι την αστυνόμευση, με την καλή της έννοια, που είναι, όπως είπα και προηγουμένως, κυρίως η πρόληψη. Εκεί εστιάζεται η αστυνόμευση.

Και βεβαίως έχουν καταγραφεί πάρα πολλές παραβάσεις.

Διαφωνώ κι εγώ με σας για το θέμα της φοροεισπρακτικής πολιτικής όπου είπατε ότι μπαίνει κάποιος στόχος και γίνονται Ε.Δ.Ε.. Είναι ίσως υπερβολικό, αλλά επειδή ο άνθρωπος είναι φύσει τεμπέλης –τουλάχιστον εγώ αισθάνομαι ότι είμαι πολλές φορές φύσει τεμπέλης- ας έχει κάποιο στόχο, όταν όλοι ξέρουμε τι παραβάσεις γίνονται.

Είχε τύχει μία φορά να χαλάσει το αυτοκίνητό μου σ' ένα σημαντικό σημείο της λεωφόρου Αθηνών-Πατρών. Κυκλοφορώ μ' ένα σαράβαλο αυτοκίνητο που χαλάει κατά καιρούς και όταν γύριζα από τα εγκαίνια της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, κάποια στιγμή χάλασε.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΝΤΩΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ: Από Κ.Τ.Ε.Ο. είχε περάσει;

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Θεωρητικά είχε περάσει, αλλά έμεινε στο δρόμο. Έμεινα εκεί πέρα για τρία τέταρτα ώσπου να με πάρει κάποιος άλλος. Ήταν ένα κρίσιμο σημείο, όπου μία παράβαση ήταν προδιαγεγραμμένη και προφανής, δηλαδή το αντικανονικό προσπέρασμα. Δεν υπήρχε ορατότητα, που σημαίνει ότι σκοτώνεσαι αν σου τύχει κάτι. Μέτρησα γύρω στα εκατό αντικανονικά προσπεράσματα και πρέπει αυτά να καταγράφονται. Τι να κάνουμε τώρα; Ας έχει και ένα στόχο ο υπάλληλος της Αστυνομίας και ένα ελάχιστο σημείο προδιαγραφής για να καταγράφει. Δεν μπορεί να μην καταγράφει τίποτα και ορθώς μπαίνει ο στόχος αυτός από το Υπουργείο και τους αναγκάζει να καταγράφουν.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, ολοκληρώστε.

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Τελειώνω λέγοντας ότι ανάλογο πρόγραμμα υπάρχει και από το Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης με το ΕΚΑΒ και με δύο-τρεις ημερίδες που έχει διοργανώσει και κυρίως με την αποτελεσματικότερη παρέμβασή του σε χρόνο κυρίως, όταν συμβεί ένα ατύχημα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστούμε τον κύριο Υπουργό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέμα: «Οι Έλληνες στη Διασπορά 15ο αι.-21ο αι.» και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, τριάντα οκτώ μαθητές και μαθήτριες και τρεις συνοδοί-καθηγητές από το Γυμνάσιο Χαλάστρας Θεσσαλονίκης.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα από όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, επειδή είναι ο τόπος καταγωγής μου και το σχολείο όπου σπούδασα κι εγώ, να τους περιποιηθείτε στην ξενάγηση!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ήδη αυτοπεριποιηθήκατε, κύριε συνάδελφε!

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΛΩΡΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, επιτρέψτε μου να επαινέσω τον κύριο Υφυπουργό για τρεις λόγους. Ο πρώτος λόγος είναι γιατί μπήκε στον κόπο πράγματι να καταθέσει στη Βουλή κάποια στοιχεία, που είναι πάντα χρήσιμα για τον κοινοβουλευτικό διάλογο και όχι μόνο. Ο δεύτερος λόγος είναι γιατί μ' έναν ευφυή τρόπο «πέταξε τη μπάλα στην εξέδρα». Ο τρίτος λόγος είναι για την υψηλή αίσθηση χιούμορ, που διαθέτει, επειδή μ' έναν μοναδικό τρόπο παρουσίασε τις σχέσεις των τεσσάρων συναρμοδίων Υπουργείων, οι οποίες προφανώς είναι ανύπαρκτες.

Επειδή λήγει η κυβερνητική θητεία οσονούπω, μάθαμε ότι τα Υπουργεία δια αλληλογραφίας ενημερώνουν το ένα το άλλο για το τι σκέφτονται να κάνουν. Κύριε Υπουργέ, τα τέσσερα χρόνια παρέρχονται πια και το κρίσιμο θα ήταν να είχαμε έναν απολογισμό εδώ, ο οποίος δυστυχώς δεν υπήρξε, επειδή ακριβώς δεν υπάρχει και αντίστοιχο έργο.

Όλα αυτά οδηγούν με ακρίβεια στο συμπέρασμα ότι τελικώς δεν υπάρχει ούτε ένας τομέας πολιτικής στον οποίον η Κυβέρνηση να διαθέτει ένα στοιχειώδες, ένα υποτυπώδες σχέδιο. Ψάχνει κανείς να βρει ένα σχέδιο στην υγεία, στην παιδεία, στην πρόνοια, στο περιβάλλον, στη χωροταξία, στον αγροτικό τομέα, στην ενέργεια, στις μεταφορές, στη ναυτιλία, στον τουρισμό, στην ασφάλεια και δεν βρίσκει. Βρίσκει αποσπασματικές, τηλεοπτικού χαρακτήρα ανακοινώσεις, δηλώσεις ή παρεμβάσεις, οι οποίες όμως σε καμία περίπτωση δεν συνιστούν ούτε καν ένα υποτυπώδες σχέδιο.

Αυτό που μας προβληματίζει εδώ και τρία χρόνια είναι ότι η Κυβέρνηση δεν έχει τη δυνατότητα να εκπονήσει σχέδια.

Είναι από ανικανότητα; Είναι από τεμπελιά; Είναι επειδή λείπει η αντίστοιχη κουλτούρα; Είναι επειδή λείπει η αντίστοιχη αντίληψη για το πώς λειτουργεί ένα σύγχρονο κράτος; Μπορεί να είναι κάτι από αυτά, μπορεί να είναι και όλα μαζί.

Όμως, αυτό που μας δημιουργεί πράγματι κατάπληξη είναι γιατί η Κυβέρνηση αυτή είναι απολύτως ανίκανη να υλοποιήσει σχέδια τα οποία βρήκε έτοιμα σε πλήρη λειτουργία, έτσι ώστε να παραχθεί ένα αποτέλεσμα και να αθροιστεί στο αποτέλεσμα της προηγούμενης εφαρμογής των σχεδίων αυτών.

Αναρωτιέμαι, κύριε Υπουργέ: υπάρχει έστω ένας τομέας στον οποίο να κάνατε ένα βήμα εμπρός; Υπάρχει έστω ένας τομέας που να πήγατε με βήμα σημειωτόν; Φοβάμαι ότι σε όλους τους τομείς έχετε κάνει βήματα πίσω. Όμως, σίγουρα υπάρχει ένας τομέας στον οποίο μερικά κυβερνητικά στελέχη διαπρέπουν. Στελέχη της Κυβέρνησης του κ. Καραμανλή. Είναι ο τομέας των ύβρεων και των συκοφαντιών. Όπως αυτές οι ύβρεις και οι συκοφαντίες που εξαπέλυσε φιλοξενούμενος το προηγούμενο διήμερο η Υφυπουργός Απασχόλησης στην πατρίδα μου, το Κιλκίς. Και ξέρετε τι με απασχόλησε όταν τον άκουσα; Μόνο κάποιος που θέλει να κάνει μαύρο χιούμορ ή από αβελτηρία θα μπορούσε να διαλέξει ειδικά το Κιλκίς και με τις συγκεκριμένες υψηλές παρουσίες να μιλήσει για «λαμόγια».

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΔΡΑΚΤΑΣ: Δεν αναφέρθηκε τοπικά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΛΩΡΙΔΗΣ: Ξέρετε πολύ καλά τι εννοώ. Γιατί εδώ δεν ισχύει απλώς ότι «στο σπίτι του κρεμασμένου». Εδώ κυριολεκτικά είναι ο τόπος, με τον οποίο ασχολήθηκε το πανελλήνιο το τελευταίο διάστημα. Φαντάζομαι ότι δεν ήθελε να υπενθυμίσει στους υψηλούς παριστάμενους οικεία κακά.

Εν πάση περιπτώσει, η περίπτωση του κυρίου Υφυπουργού είναι απλώς μια συνέχεια ενός ολισθηρού δρόμου που είχε χαράξει, όταν ήταν στην αντιπολίτευση ο κ. Καραμανλής, ο πολιτικός του μεσαίου χώρου, όταν χωρίς ντροπή απευθυνόμενος στον τότε Πρωθυπουργό, τον κ. Σημίτη, τον είχε αποκαλέσει «αρχιερέα της διαπλοκής». Αν ο Αρχηγός ενός κόμματος και Πρωθυπουργός σήμερα μιας χώρας έχει χρησιμοποιήσει τέτοιου είδους συμπεριφορές, αντιλαμβάνεται κάποιος ότι κάποιοι Υφυπουργοί σήμερα θα ακολουθούν το παράδειγμά του. Όμως ο ελληνικός λαός αυτά τα παραδείγματα μπορεί να τα καταγράψει ως μαύρα παραδείγματα και νομίζω ότι θα τα χρεώσει και αντίστοιχα.

Κύριε Υπουργέ, είπατε ότι αν κάνουμε μια βόλτα στην επαρχία η εικόνα που θα αντικρίσουμε θα μας πείσει ότι πράγματι εκτελείτε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο παρεμβάσεων στα ζητήματα της οδικής ασφάλειας. Εγώ πρέπει να σας πω ότι δεν κάνω

βόλτες στην επαρχία. Ζω στην επαρχία. Όπως και οι περισσότεροι εξ ημών ζούμε στην επαρχία. Και πρέπει να σας πω ότι δεν έχω αντιληφθεί αυτά τα τρία χρόνια να γίνεται απολύτως τίποτα στον τομέα αυτό. Αν εννοείτε ότι υλοποιείτε είτε την εκτέλεση των έργων που ξεκίνησαν ή δημοπρατήθηκαν από τις Κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ. ή δημοπρατείτε έργα που τα βρήκατε έτοιμα από τις Κυβερνήσεις του ΠΑ.ΣΟ.Κ., αυτό να το καταλάβω. Αλλά φαντάζομαι ότι αυτό δεν μπορεί να έρχεται ως δικός σας απολογισμός πεπραγμένων. Νομίζω ότι με την εντιμότητα που, ειδικά εσάς σας διακρίνει, θα πρέπει να πείτε ότι εδώ υλοποιούμε ένα έργο που ΠΑ.ΣΟ.Κ. Όμως δεν είναι αυτό.

Αναφερθήκατε στα τέσσερα στοιχεία που συναρθρώνονται προκειμένου να υπάρξει ένα καλό αποτέλεσμα στην οδική ασφάλεια. Είναι οι δρόμοι, ο οδηγός, το όχημα και ο αστυνομικός έλεγχος. Είπατε όμως ότι η υλοποίηση του στρατηγικού σχεδίου καθ' οδόν που εκπόνησε η Κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. και υλοποίησε από το 2001, είχε μεν επιτυχή αποτελέσματα, αλλά αυτά οφείλονταν κυρίως στην αστυνόμευση και λιγότερο στα έργα.

Θέλω να σας πω το εξής: Αν περιμέναμε σε μια χώρα με τεράστια καθυστέρηση στον τομέα των έργων να λύσουμε το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας, χωρίς να ενεργοποιήσουμε τους άλλους παράγοντες, τότε, κύριε Υπουργέ, τα αποτελέσματα σήμερα θα ήταν τραγικά.

Εμείς, λοιπόν, βάλαμε μπροστά ένα σύνθετο έργο. Και όταν μιλάμε για αστυνομικό έλεγχο, πρέπει να σας πω ότι αυτός ο έλεγχος μπορεί να επιφέρει θεαματικά αποτελέσματα –όπως και απέφερε στο παρελθόν- στο βαθμό που υλοποιείται. Διότι σε τι συνίσταται ο αστυνομικός έλεγχος; Αλκοτέστ, ζώνες, κράνη, υπερβολική ταχύτητα, παράνομες προσπεράσεις. Αυτό ήταν το συστηματικό έργο που είχαμε εκπονήσει στα πλαίσια αυτού του σχεδίου στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης. Και ξέραμε πάρα πολύ καλά ότι η συστηματική προσπάθεια, που γινόταν από την Ελληνική Αστυνομία εκείνο το χρονικό διάστημα, έφερε αυτά τα αποτελέσματα.

Πρέπει δε, να σας πω –ενδεχομένως το αγνοείτε- ότι η παρακολούθηση αυτού του προγράμματος από την Ελληνική Αστυνομία γινόταν ανά μήνα σε όλους αυτούς τους τομείς, που σας ανέφερα, έτσι ώστε κάθε Αστυνομικό Τμήμα και κάθε Αστυνομική Διεύθυνση να ελέγχεται κάθε μήνα για το πώς υλοποιεί αυτό το σχέδιο, αυτό το πρόγραμμα, για το εάν τις ημέρες ή τις ώρες υψηλού κινδύνου -που αφορά την κατανάλωση αλκοόλ- η Τροχαία ήταν έξω για να κάνει αλκοτέστ, για να ελέγξει αν οι πολίτες οδηγοί φορούν τις ζώνες, αν φορούν τα κράνη, αν κάνουν παράνομες προσπεράσεις, για το αν αναπτύσσουν υψηλές ταχύτητες σε δρόμους που δεν επιτρέπεται.

Τώρα θα μου πείτε εσείς ότι ήρθατε εδώ εκ μέρους του ΥΠΕΧΩΔΕ. Δεν τα ξέρετε αυτά. Και απ' ό,τι μας είπατε –γι' αυτό λέω ότι σας διακρίνει υψηλή αίσθηση του χιούμορ- διαβάσατε τα σημειώματα που σας έστειλαν και είδατε με ευχάριστη έκπληξη τι κάνουν. Ε, λοιπόν, δεν κάνουν τίποτα. Δεν κάνουν απολύτως τίποτα! Και δεν κάνουν απολύτως τίποτα, γιατί ακριβώς δεν εμφορούνται από αντιλήψεις στρατηγικού σχεδιασμού.

Εγώ αντιλαμβάνομαι ότι εσείς προσωπικά έχετε αυτή την κουλτούρα. Δυστυχώς, όμως, πρέπει να σας πω ότι πέρα από το γεγονός πως δεν έχετε και την ευθύνη ως Υπουργός, είστε μία σταγόνα στον ωκεανό μιας τεράστιας κυβερνητικής ανεπάρκειας, η οποία δεν μπορεί να οδηγήσει πουθενά τα πράγματα. Πάντως, είναι αλήθεια ότι διαβάζοντας και τα σημειώματα των Υπουργείων, δεν σας είδα και πολύ σίγουρο στο να πιστεύετε αυτά τα οποία σας λένε, γιατί προφανώς έχετε ιδία αντίληψη για το πόσο άσχημα είναι τα πράγματα.

Ξέρετε, δεν γίνονται ούτε και τα πιο απλά. Θα σας πω ένα παράδειγμα. Είχε γίνει ένας διαγωνισμός για να προμηθευτούν οι νομαρχίες και οι περιφέρειες μηχανήματα διαγράμμισης των οδών. Ξέρετε, κύριε Υπουργέ, ότι απ' όλα τα μέτρα, τα οποία μας λέτε, στην ελληνική επαρχία, ένας από τους βασικότερους λόγους που έχουμε τροχαία ατυχήματα, είναι επειδή δεν υπάρχει η οριζόντια διαγράμμιση στους δρόμους, δεν υπάρχουν, δηλαδή, οι λευκές γραμμές.

Το ερώτημα είναι το εξής: Είναι τόσο δύσκολο να ασκηθεί εποπτεία στους φορείς της περιφέρειας και της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, έτσι ώστε αυτά τα οχήματα, που είχαν προμηθευτεί όλες αυτές οι Υπηρεσίες, να μπορούν να έχουν διαρκή διαγράμμιση στους δρόμους, έτσι ώστε να μην σκοτώνεται τζάμπα ο κόσμος στους δρόμους, κυρίως τη νύχτα ή όταν βρέχει;

Θέλω, λοιπόν, να σας πω -γιατί εσείς σήμερα ήρθατε να σηκώσετε ένα βάρος, που στο κάτω-κάτω δεν έχετε και τη μεγαλύτερη ευθύνη, ενόψει και του αντικειμένου, που διαχειρίζεστε- ότι θεωρώ άδικο να απευθυνόμαστε σήμερα ειδικά σε εσάς και να σας φορτώνουμε το βάρος ή να ασκούμε αυτήν την κριτική στα συναρμόδια Υπουργεία, τα οποία βεβαίως απαξίωσαν να έρθουν σήμερα στη Βουλή.

Όπως ακούσατε και από τους συναδέλφους, τα ζητήματα οδικής ασφάλειας, επειδή συνδέονται με την απώλεια πολλών ανθρώπινων ζωών, είναι πολύ υψηλά στην κυβερνητική ατζέντα των ευρωπαϊκών χωρών. Ασχολούνται προσωπικά Πρωθυπουργοί. Αν δεν είναι πρώτα, είναι σίγουρα δεύτερα ή το πολύ τρίτα.

Διάβαζα τις στατιστικές για το πώς είναι η σχέση των αποτελεσμάτων στη χώρα μας όσον αφορά στα τροχαία ατυχήματα που συνεπάγονται θανάτους ή τραυματισμούς, με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες. Με λύπη μου διαπίστωσα ότι παρήλθε μία τριετία και εκεί που τα πράγματα έβαιναν καλώς, βρεθήκαμε ξανά στον πάτο. Σε παγκόσμιο επίπεδο, από μία έρευνα είκοσι πέντε χωρών, πιο πάνω από εμάς είναι η Τουρκία, το Μαρόκο και η Ρωσία.

Αυτό που με προβληματίζει, είναι γιατί άραγε οι άλλοι τα καταφέρνουν στην Ευρώπη και εμείς δεν μπορούμε. Εγώ δεν λέω να φθάσουμε το επίπεδο της Σουηδίας τόσο γρήγορα. Η Σουηδία που είναι μια χώρα με τον ίδιο πληθυσμό με εμάς, έχει λιγότερο από το 1/3 των θανατηφόρων τροχαίων της Ελλάδας. Έχουν κάτι παραπάνω από εμάς αυτοί ως λαοί; Έχουν περισσότερες ικανότητες; Έχουν περισσότερες δυνατότητες; Έχουν περισσότερο μυαλό; Δεν το δέχομαι αυτό. Τι, όμως, δέχομαι και τι λέω; Ότι σ' αυτόν τον τόπο, όταν κάποια στιγμή, έστω μετά από πολλές δυσκολίες, καταφέρνουμε να καταστρώσουμε ένα σχέδιο μέσα από το οποίο πετυχαίνουμε καλά αποτελέσματα, είναι εξαιρετικά άδικο για το λαό το σχέδιο αυτό να εγκαταλείπεται και στη θέση του να υπάρχουν αποσπασματικές παρεμβάσεις, οι οποίες ξαναφέρνουν τα πράγματα πολλά χρόνια πριν.

Το ερώτημα είναι τι εμποδίζει αυτούς τους τέσσερις Υπουργούς να συνέρχονται κάθε μήνα, να παρακολουθούν και να αξιολογούν ο καθένας στον τομέα του τι έχει συμβεί, να ανταλλάσσουν διαρκώς απόψεις για το πώς θα βελτιωθούν τα πράγματα, έτσι ώστε να κερδίζουν οι άνθρωποι εδώ; Τους εμποδίζει κάτι; Αρέσκονται στο να ανταλλάσσουν ο ένας εναντίον του άλλου διάφορους χαρακτηρισμούς, οι οποίοι δεν ανταλλάσσονται ούτε καν μεταξύ πολιτικών αντιπάλων. Για παράδειγμα, αυτό που είχαμε ακούσει το Δεκέμβριο, δηλαδή να λέει ο κ. Αλογοσκούφης στον κ. Σουφλιά ότι ο κ. Σουφλιάς είναι η πέμπτη φάλαγγα μέσα στη Νέα Δημοκρατία, δε νομίζω ότι θα τολμούσε ποτέ το ΠΑ.ΣΟ.Κ. να το πει για κάποιο στέλεχος της Νέας Δημοκρατίας, για κάποιον Υπουργό. Και, όμως, το ακούσαμε.

Δεν τους λέτε, λοιπόν, αντί να ασχολούνται με αυτούς τους χαρακτηρισμούς, στο λίγο χρόνο που τους απέμεινε να καθίσουν να μάθουν τι σημαίνει στρατηγικό σχέδιο, τι σημαίνει συνεργασία, τι σημαίνει δουλειά; Έτσι θα κερδίσει και κάτι ο τόπος, έστω και κάτι ελάχιστο, σε αυτούς τους μήνες που σας απέμειναν ακόμα να κυβερνήσετε την Ελλάδα. Τόσο δύσκολο είναι; Φαίνεται τελικά ότι για εσάς είναι πολύ δύσκολο. Και ξέρετε γιατί είναι δύσκολο; Γιατί στην πραγματικότητα λείπει αυτός που βάζει σε τάξη τα θέματα, διότι αυτός είναι που απουσιάζει. Και αυτός είναι ο Πρωθυπουργός. Όταν οι Υπουργοί έχουν από μόνοι τους μια αδυναμία να συνεργασθούν μεταξύ τους σε τόσο μεγάλα ζητήματα, προφανώς εάν η χώρα διαθέτει Πρωθυπουργό, αυτός τους βάζει σε μια σειρά και δουλεύουν. Απόντος του Πρωθυπουργού διαρκώς επί τρία χρόνια τώρα, προφανώς έχουμε αυτά τα φαινόμενα. Ξέρετε, λίγο θα με ενοχλούσε εμένα και τον οποιονδήποτε Έλληνα πολίτη εάν οι Υπουργοί τσακώνονται μεταξύ τους στο βαθμό που είχε παραχθεί ένα

έργο, αλλά δυστυχώς αυτή η αδυναμία συνεννόησης των Υπουργών μεταξύ τους, είναι που επιφέρει πολύ δυσάρεστα αποτελέσματα για τη χώρα και για το λαό.

Γι' αυτό, λοιπόν, αναρωτιέται κανείς με ποιο απολογισμό, ακόμα και σε αυτόν τον τομέα, θα προσέλθετε στην επόμενη εκλογική αναμέτρηση; Τι θα πείτε; Προφανώς ότι η περίοδος των μεγάλων μεταρρυθμίσεων θα είναι η επόμενη τετραετία, την οποία προσδοκάτε να σας δώσει την εξουσία ο ελληνικός λαός. Αλλά, γιατί να σας την δώσει ο ελληνικός λαός την επόμενη τετραετία, όταν δεν υπάρχει ένας τομέας στον οποίο να μην έχετε έναν αρνητικότατο απολογισμό; Τι σας εμπόδισε όλα αυτά τα χρόνια να εφαρμόζετε έτοιμα σχέδια με θεαματικά αποτελέσματα; Προφανώς, το γεγονός ότι το μόνο που σας ένοιαζε όλα τα προηγούμενα χρόνια, ήταν να έρθετε στη διακυβέρνηση της χώρας, να την κερδίσετε, τάζοντας στους πάντες τα πάντα, χωρίς κανένα σχέδιο και πιστεύοντας ότι όπως τους ξεγελάσατε προεκλογικά, θα συνεχίσετε να τους ξεγελάτε για πολύ καιρό.

Ευτυχώς, στην πολιτική δεν έχουν βρεθεί ακόμα τέτοιοι πολιτικοί και τέτοιοι άνθρωποι που να μπορούν να ξεγελούν ένα λαό για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα. Και ευτυχώς για την Ελλάδα οι εκλογές πλησιάζουν.

Ευχαριστώ πολύ.

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

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

Το λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης.

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευτυχώς οι εκλογές πλησιάζουν, γιατί και στις επόμενες εκλογές όλες οι μετρήσεις, όλες οι δημοσκοπήσεις δείχνουν ότι θα επιβραβευθεί και η παρουσία και το έργο του Πρωθυπουργού Κώστα Καραμανλή, το οποίο με τόσο μεγάλη ευκολία ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΠΑ.ΣΟ.Κ. προσπάθησε να μειώσει εντός ολίγων λεπτών και βεβαίως και της Κυβέρνησης του.

Αυτό το οποίο αποδείχθηκε από τη σημερινή συζήτηση, δεν είναι τίποτε άλλο παρά το ότι η Κυβέρνηση έχει και σχέδιο και τρόπο να το εφαρμόζει. Ήρθε εδώ ο αρμόδιος Υφυπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., ο οποίος με τα στοιχεία τα οποία παρουσίασε, χρησιμοποιώντας ενδεχομένως και πολύ περισσότερο χρόνο απ' ό,τι συνήθως του δίνουμε, συνέθλιψε τον κύριο όγκο των επιχειρημάτων σας, ότι δεν γίνεται έργο.

Και μάλιστα, το άκαιρο της σημερινής επερώτησης είναι ότι την προηγούμενη εβδομάδα συζητήσαμε και επικυρώσαμε εδώ, σ' αυτήν την Αίθουσα, τον καινούργιο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Ποια κυβέρνηση δεν έχει σχέδιο, στα δημόσια έργα, έτσι όπως αναλυτικά το παρουσίασε ο Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και για τον οποίον δεν άκουσα καμία κριτική από τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο; Σχέδιο σε ό,τι αφορά τον τομέα των μεταφορών του Υπουργείου Μεταφορών, το οποίο έχει κάνει συγκεκριμένες παρεμβάσεις όλα τα τελευταία χρόνια, με κορυφαία και κύρια την αναμόρφωση του Κ.Ο.Κ.;

Ξεχνάτε ότι πριν από ένα χρόνο περίπου ψηφίσαμε τον καινούργιο νόμο για τα βαρέα οχήματα, για τον έλεγχο των φορτώσεων, για τον τρόπο με τον οποίον κυκλοφορούσαν όλα αυτά τα προηγούμενα χρόνια στους δρόμους; Ξεχάσατε ότι έχουμε αναμορφώσει τον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν τα ΚΤΕΟ;

Ξεχάσατε ότι, παρά τις οποιεσδήποτε επιτυχίες του προγράμματος που εσείς καταστρώσατε και υλοποιήσατε –και καλά κάνατε γιατί είναι εθνικό θέμα το να μειώσουμε τα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα- μόνοι σας είπατε ότι έπρεπε να εκπνεύσει, γιατί οι στόχοι που είχαν τεθεί, τους οποίους δεν πιάσαμε, γιατί ήταν υπερβολικά φιλόδοξοι, αλλά σίγουρα τα αποτελέσματα κινήθηκαν στη σωστή κατεύθυνση, εξαντλήθηκαν και χρειαζόταν ένας καινούργιος σχεδιασμός. Αυτόν τον καινούργιο σχεδιασμό, όχι μόνο σας τον παρουσίασε εδώ, μπροστά σας, ο κύριος Υφυπουργός, αλλά σε σχέση με την προηγούμενη φορά που το ξανασυζητήσαμε, πριν από έξι μήνες, έφερε και συγκεκριμένα, απτά και ουσιαστικά αποτελέσματα.

Λέτε για το αν υπάρχει σχέδιο στη διακυβέρνηση. Είναι ίσως η πρώτη φορά που μπαίνει ένα σχέδιο που έχει βασικούς άξονες και δεν έχει μόνο ένα όραμα, όπως πολιτευτήκατε εσείς με την ονομαστική είσοδο στην Ο.Ν.Ε., την οποία πετύχατε με την αλχημεία όλων των προϋπολογισμών, την φαλκίδευση όλων των στοιχείων, την υποβολή προς την Ευρωπαϊκή Ένωση πλαστών στοιχείων, αλλά υπάρχει ένα σχέδιο και όραμα που έχει τρεις άξονες:

Ο πρώτος άξονας είναι η οικονομική ανάπτυξη της χώρας και πάνω σ' αυτή την οικονομική ανάπτυξη βλέπουμε πρώτη φορά να μειώνονται τα ελλείμματα, να μειώνεται το δημόσιο χρέος, να μειώνεται ο δείκτης της ανεργίας, να αυξάνονται οι εξαγωγές, να αυξάνεται σταθερά το Α.Ε.Π. και να έχει γίνει η χώρα μας πόλος ξένων επενδύσεων, πράγμα το οποίο δεν υπήρξε ποτέ σε όλη την πολυετή διακυβέρνηση της χώρας από το ΠΑ.ΣΟ.Κ..

Ο δεύτερος άξονας έχει να κάνει με τον πολίτη, με τη λειτουργία του κράτους και προσπαθούμε μέσα από διαρκή έλεγχο, από διαρκή αλλαγή των δομών να εκσυγχρονίσουμε αυτό το κράτος ουσιαστικά και όχι ονομαστικά.

Και το τρίτο είναι ο αεναής πόλεμος τον οποίον έχουμε κηρύξει στη διαφθορά, σε όποιο επίπεδο και προς όλες τις κατευθύνσεις, κάτι που δεν τολμήσατε να κάνετε όλα τα προηγούμενα χρόνια. Μάλιστα, προσπαθήσατε να καλύψετε πάρα πολλούς ανθρώπους στη διάρκεια των δικών σας κυβερνήσεων, ανθρώπους που παρανομούσαν. Δεν είχατε ούτε το σθένος ούτε το θάρρος ούτε τη δύναμη να παραπέμψετε έναν άνθρωπο σε μια αρμόδια δικαστική αρχή, πράγμα το οποίο κάνει σήμερα αυτή η Κυβέρνηση και επικροτείται. Και δεν θα επικροτούνταν αν δεν είχαμε στείλει όντως ανθρώπους και στη φυλακή και στους αρμόδιους εισαγγελείς, αν πρώτοι εμείς δεν ήμασταν αυτοί που αποκαλύπταμε τα σκάνδαλα και τις ανομίες.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Μα, και πάλι είναι έξω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Σας παρακαλώ!

ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ: Μη λαϊκίζετε, διότι ξέρετε ότι ο έλεγχος της δικαιοσύνης δεν γίνεται από τη Βουλή. Οι αποφάσεις της δικαιοσύνης δεν κρίνονται από τη Βουλή. Κι αν σε στάδιο δίκης κάποιος προφυλακισμένος αποφυλακίζεται, δεν πρέπει να απασχολεί τη Βουλή. Αλίμονο αν μπούμε σ' αυτήν τη λογική ότι θα πρέπει να ελέγχουμε οι Βουλευτές τη δικαιοσύνη. Είναι μια λογική περασμένων δεκαετιών, μια λογική καταδικασμένη.

Αντιθέτως, αυτό το οποίο εμείς προσπαθήσαμε να πετύχουμε μέσα στη δικαιοσύνη, δίνοντας δυνάμεις στους ελεγκτικούς μηχανισμούς της δικαιοσύνης, είναι η αυτοκάθαρση της δικαιοσύνης, πράγμα το οποίο δεν μπορέσατε τόσα χρόνια να κάνετε. Δεν το αντιμετωπίσατε, δεν θελήσατε ποτέ να το δείτε ως πρόβλημα, κορυφαίο για τη λειτουργία του κράτους δικαίου, για την απονομή της δικαιοσύνης προς τον πολίτη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το μεγάλο έργο των νέων εθνικών οδών, το οποίο έχει ήδη ξεκινήσει να υλοποιείται –όχι να σχεδιάζεται, να υλοποιείται- φτιάχνονται περίπου χίλια πεντακόσια καινούργια χιλιόμετρα εθνικού δικτύου.

Τι σημαίνει αυτό; Σημαίνει ότι η ΠΑΘΕ, την οποία εξαγγείλατε στη δεκαετία του '80 και η οποία έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί ως το 2001 -η οποία ακόμα δεν έχει ολοκληρωθεί- ήταν ένα ημιτελές κατασκεύασμα γιατί δεν μπορέσατε ποτέ να δημοπρατήσετε και να δώσετε τα ουσιαστικά οικονομικά κίνητρα και εφόδια στο να δημιουργηθούν όλοι αυτοί οι άξονες.

Σήμερα λύνουμε το πρόβλημα της δυτικής Ελλάδας είτε στην Πελοπόννησο είτε στην Ήπειρο και την Αιτωλοακαρνανία μέσα από την κατασκευή δια της μεθόδου της αυτοχρηματοδότησης όλων των αξόνων αυτών. Αυτοί οι άξονες, -όπως πολύ σωστά αναφέρθηκε πριν από Βουλευτή της Ηλείας ο οποίος κάθε εβδομάδα βεβαίως χρειάζεται να πηγαίνει και να διασχίζει αυτό τον άθλιο δρόμο μεταξύ Κορίνθου και Πύργου- λύνουν αυτό το πρόβλημα της δυτικής Ελλάδας μέσα από μια νέα χάραξη, πολιτική απόφαση που εμείς πήραμε, να υιοθετηθεί η νέα χάραξη και να λυθεί το πρόβλημα μέσα από την χάραξη της Ιόνιας Οδού, μιας απόφασης που εσείς ποτέ δεν πήρατε, ποτέ δεν σχεδιάσατε και ποτέ δεν είχατε το σθένος να την υλοποιή-

σετε μέσα από τη λύση επιτέλους του φοβερού «πετάλου» του Μαλιακού, για το οποίο επί δέκα χρόνια η κυβέρνηση του ΠΑ.ΣΟ.Κ. ήταν στη συζήτηση μεταξύ της υποθαλάσσιας αρτηρίας και της συνέχισης της διατήρησης του «πετάλου». Στο «πέταλο» θα παραδοθεί ο καινούργιος δρόμος μέσα στο 2007, για να λυθούν επιτέλους τα προβλήματα. Τα σχέδια είναι καλά να τα κάνουμε, από εκεί και πέρα όμως χρειάζεται υλοποίηση και αυτό που βλέπει ο πολίτης σήμερα είναι μια Κυβέρνηση να υλοποιεί με σεβασμό στο δημόσιο χρήμα, με σεβασμό στον πολίτη χωρίς μεγάλες ανατροπές αλλά με ουσιαστικές αλλαγές να υλοποιεί ένα σχέδιο για να κάνει πραγματικά τη χώρα μας μια χώρα Ευρωπαϊκή, μια χώρα αντάξια των προσδοκιών των πολιτών.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» με θέμα: « Οι 'Ελληνες στη Διασποράς 15ος-21ος αι.» καθώς και στους λοιπούς χώρους του Μεγάρου της Βουλής των Ελλήνων, τριάντα δύο μαθητές και μαθήτριες και δύο συνοδοί-καθηγητές από το Γυμνάσιο Χαλάστρας Θεσσαλονίκης. Είναι η δεύτερη ομάδα!

Τους καλωσορίζουμε στο Κοινοβούλιο.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κύριε Τσιόγκα, είναι η βραδιά σας απόψε!

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Συνασπισμού κ. Λεβέντης έχει το λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΕΒΕΝΤΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε την επερώτηση του ΠΑΣΟΚ για ένα κρίσιμο θέμα που αφορά τη χώρα μας και για το οποίο θρηνούμε κάθε μέρα θύματα. Βέβαια είναι ο μέσος όρος χίλιοι εξακόσιοι με χίλιοι εξακόσιοι πενήντα νεκροί το χρόνο και σε σύγκριση με παλαιότερα χρόνια, τρία με τέσσερα χρόνια πριν, ο αριθμός αυτός έχει περιοριστεί όταν έφθανε στους δύο χιλιάδες και δύο χιλιάδες διακόσιοι. Από αυτήν την άποψη θα μπορούσαμε να θεωρηθούμε ότι έχουμε και εμείς προοδεύσει, πλην όμως του ότι οι άλλες χώρες έχουν κάνει πολύ μεγαλύτερες προόδους. Ήταν πολύ πιο μπροστά από εμάς και πήγαν ακόμα πιο μπροστά. Εμείς έχουμε τον υψηλότερο συντελεστή όσον αφορά τους θανάτους από τροχαία ατυχήματα στην Ευρώπη. Αυτό είναι κάτι ανεπίτρεπτό και πρέπει να μας ενεργοποιήσει και να δραστηριοποιηθούμε και να πάρουμε όχι μόνο αποφάσεις αλλά και να προβούμε σε συγκεκριμένες ενέργειες.

Συζητήσαμε την προηγούμενη εβδομάδα τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και είπαμε εκεί ότι ναι μεν γίνεται μια προσπάθεια για να βελτιωθούν ορισμένα πράγματα, πλην όμως αντιμετωπίζει μόνο με ποινές το όλο πρόβλημα και μάλιστα χρηματικές μόνο ποινές. Πιστεύουμε, λοιπόν, ότι πρέπει να δούμε σ' όλα τα μεγέθη το πρόβλημα και πρώτον και κύριο να δούμε τον ανθρώπινο παράγοντα γιατί όλα τα ατυχήματα οφείλονται σε ανθρώπινο παράγοντα. Και ο ανθρώπινος παράγοντας είναι οδηγός ο οποίος κάνει υπερβάσεις, σήματα, κόκκινα, κανόνες, οδηγεί υπό την επήρεια αλκοόλ, ναρκωτικών και οτιδήποτε άλλο, είναι όμως και το όχημα το οποίο πάλι άνθρωποι πρέπει να το ελέγξουν, να το επιτηρήσουν, να το διορθώσουν, να δούνε τις ατέλειές του και μάλιστα να παρέμβουν έγκαιρα.

Είναι επίσης οι δρόμοι. Άνθρωποι θα τους φτιάξουν, αυτοί θα τους συντηρήσουν και θα πρέπει να είναι καλοί, δηλαδή και το οδόστρωμα να είναι σωστό και ο φωτισμός να είναι ανάλογος και η σήμανση να είναι η πρέπουσα. Δυστυχώς, όμως, αυτό πολλές φορές δεν γίνεται και βέβαια είναι και το άλλο πρόβλημα, πως αν συμβεί το ατύχημα και υπάρχουν τραυματίες, πώς θα παρέμβουν το γρηγορότερο, για να τους βοηθήσουμε.

Από αυτή την άποψη, η χώρα μας έχει πολύ δρόμο να διανύσει παρά τη σχετική πρόοδο που έχει επιτευχθεί τα τελευταία χρόνια, γιατί χρειάζεται να οργανώσουμε ακόμα καλύτερα τις υπηρεσίες μας, να πηγαίνουν τα σωστικά μέσα πολύ πιο γρήγορα από ό,τι πηγαίνουν σήμερα, να μεταφέρουν τους τραυματίες πολύ πιο έγκαιρα και στο ανάλογο κέντρο που είναι ανάγκη ώστε να μην πελαγοδρομούν και τρέχουν σε διάφορα κέντρα οι τραυματίες, κάτω από αυτή τη βαριά κατάσταση του τραυματισμού που, συνήθως, έχουν και βέβαια αν χρειαστεί και κρεβάτι εντατικής ή χειρουργείο, να είναι άμεσα διαθέσιμο. Δυστυχώς είναι κάτι που ακόμα δεν το έχουμε πετύχει και βλέπουμε κάθε μέρα πόσα και πόσα προβλήματα αντιμετωπίζουμε.

'Εχω την ατυχία, το έχω πει και άλλες φορές στην Αίθουσα, ως γιατρός νευροχειρουργός να έχω ζήσει άπειρα δράματα πάνω σ' αυτό το θέμα και βέβαια να έχω να αντιμετωπίσω και το ψυχικό πρόβλημα όχι μόνο των τραυματιών, αλλά και των συγγενών και το δράμα, όχι αυτών που σκοτώνονται, αλλά και αυτών που επιβιώνουν άμεσα από το ατύχημα, αλλά μπορεί να πεθάνουν μεταγενέστερα από μια σειρά παράγοντες και από αυτή την άποψη οι νεκροί δεν είναι χίλιοι εξακόσιοι, δυστυχώς είναι πολύ περισσότεροι. Πολλοί από αυτούς είναι και βαριά τραυματίες που μένουν για μεγάλο χρονικό διάστημα ή για όλη τους την ζωή σε βαριά κατάσταση και είναι ένα από τα μεγαλύτερα δράματα που μπορεί να αντιμετωπίσει ένας άνθρωπος και η οικογένειά του.

Χρειαζόμαστε, λοιπόν, μέσα και πρέπει να ξεκινήσουμε από το αυτονόητο, να ενημερωθούμε, να ξέρουμε τι πρέπει να κάνουμε. Αυτό αφορά και την οδήγηση και τη συντήρηση του οχήματος και ακόμα να είμαστε σε θέση να προσφέρουμε ενδεχομένως και κάποιες πρώτες βοήθειες σε ένα ατύχημα.

Από εκεί και πέρα, είναι και τα μέτρα, αν θέλετε οι ποινές που πρέπει να υποστούν οι παραβάτες των διατάξεων, αρχίζοντας από τα πρόστιμα και φθάνουν μέχρι τη στέρηση της άδειας κυκλοφορίας, και ενδεχομένως της δέσμευσης του αυτοκινήτου, αν αυτό χρησιμοποιείται και μάλιστα καθ' υποτροπήν σαν φονικό όργανο και επίσης επανεκπαίδευση των οδηγών.

Τώρα ο κύριος Υπουργός, αναφέρθηκε σε μια σειρά έργα που έχουν προγραμματιστεί και εμείς με χαρά τα ακούμε και ευχόμαστε να υλοποιηθούν και μάλιστα γρήγορα, γιατί δυστυχώς, στον τόπο μας η εμπειρία μας έχει διδάξει ότι ακούμε πολλά αλλά «βαστάμε και μικρό καλάθι», γιατί πάντα υπάρχουν καθυστερήσεις για διάφορους λόγους που δικαιολογίες μπορούν να βρεθούν, αλλά δυστυχώς οδηγούν στην παράταση του επιδιωκόμενου σκοπού που είναι να φτιαχτούν οι καλοί δρόμοι σωστά και γρήγορα.

Θέλω να πιστεύω ότι αυτοί οι δρόμοι που είναι και οι μεγάλες καρμανιόλες, όπως το «πέταλο» του Μαλλιακού, η οδός Κορίνθου-Πατρών-Πύργου, οι άλλοι δρόμοι στη βόρεια Ελλάδα και στη δυτική Ελλάδα και στην Κρήτη και σε όλη τη χώρα ότι θα διατεθούν τα ανάλογα κονδύλια, ώστε να μπορέσουν να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα. Βέβαια δεν είναι να φτιάχνουμε μόνο δρόμους σ' αυτό τον τόπο ή να κτίζουμε τσιμεντουπόλεις, πρέπει και άλλα πράγματα να σκεφτούμε.

Όσο για το αυτοκίνητο έχουμε κάνει κατάχρηση και έχουμε ξεχάσει να περπατάμε ακόμα και για ένα χιλιόμετρο. Οι Έλληνες είναι αυτοί που χρησιμοποιούν πιο πολύ το αυτοκίνητο από οποιονδήποτε άλλο λαό. Ακόμα και για πεντακόσια μέτρα ή ένα χιλιόμετρο, χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο. Ούτως ή άλλως είναι μία δεδομένη κατάσταση και γι' αυτό χρειάζεται οι δρόμοι να γίνουν σωστοί. Ανάμεσα στους άλλους δρόμους, κύριε Υπουργέ, θα σας επαναλάβω αυτό που έλεγε ο υπηρέτης του Δαρείου: «Δέσποτα μέμνησο των Αθηναίων» κάθε βράδυ. Και εγώ θα σας έλεγα, κύριε Υπουργέ, «μέμνησο δύο οδών», η μία είναι η Λεωφόρος ΝΑΤΟ και η άλλη η Παλαιά Εθνικής Οδός Ελευσίνας-Θήβας. Είναι δύο δρόμοι με κυκλοφορία βαρέων οχημάτων, κάθε μέρα θρηνούμε θύματα.

Και βέβαια, γίνεται και το αδιαχώρητο, γιατί υπάρχει μια συνεχής συμφόρηση, τη στιγμή που δημιουργούνται ολόκληρα κόμβοι από νταλίκες βαριά φορτωμένες που δεν μπορούν να κινηθούν, και αυτό έχει ως συνέπεια και ταλαιπωρία και κόστος και ρύπανση του περιβάλλοντος και ειδικότερα, οι άνθρωποι που κάθονται γύρω από αυτές τις περιοχές να μην μπορούν να κινηθούν, να πάνε στις δουλειές τους και στα σπίτια τους.

Νομίζω ότι τουλάχιστον η παλιά Εθνική Οδός χωρίς πολύ υψηλό κόστος θα μπορούσε εδώ και πολλά χρόνια να είχε διορθωθεί στα σημεία που είναι και τα πιο δύσκολα, που έχουν στροφές, ανηφόρες, κατηφόρες. Ένας δρόμος από τότε που πέρασε ο Ξέρξης έχει μείνει εκεί στην παλιά χάραξη και μπορεί

να έχει φαρδύνει λίγο περισσότερο. Όμως, από την εποχή τουλάχιστον της γερμανικής Κατοχής και μετά, οι διαστάσεις είναι περίπου οι ίδιες.

Βέβαια, άκουσα με χαρά ότι υπάρχει στις προθέσεις της Κυβέρνησης –και μπαίνει στο Δ' Κ.Π.Σ.- να γίνει και η σύγχρονη οδός Ελευσίνας-Υλίκης. Ανεξάρτητα όμως από αυτό, κύριε Υπουργέ, το οποίο ούτως ή άλλως θα βραδύνει και ούτως ή άλλως έχει ένα υψηλό κόστος, μέχρι τότε αλλά και μετά από τότε πρέπει να διορθωθεί η παλαιά Εθνική Οδός Ελευσίνας-Θήβας, διότι δέχεται ένα πολύ μεγάλο φορτίο και είναι ένα μαρτύριο καθημερινό, το οποίο και εγώ, επειδή κατάγομαι από αυτήν την περιοχή, το ζω συχνά.

Όσο για τη Λεωφόρο ΝΑΤΟ που σηκώνει τη μισή βιομηχανία της Ελλάδας, εκεί πάλι έχουμε ρίξει όλη τη βαριά κυκλοφορία. Δημιουργήθηκε τώρα και το εμπορευματικό κέντρο του Ασπροπύργου, που σε λίγο θα αρχίσει να λειτουργεί, και τα πράγματα θα είναι ακόμα χειρότερα. Αυτός ο δρόμος είναι μια «φυσαρμόνικα», κύριε Υπουργέ, και το ξέρετε πολύ καλά. Το έχουμε πει και άλλες φορές. Φαρδαίνει, έχει δυο λωρίδες με νησίδα στη μέση, ξαφνικά σταματά αυτό, στενεύει ο δρόμος, από τη μια και από την άλλη μεριά υπάρχουν γέφυρες, ρεύματα, στηθαία και μπορεί να πέσει οποιοσδήποτε μέσα, κάτι που έχει συμβεί δυστυχώς πάρα πολλές φορές. Σημειωτέον ότι δεν υπάρχει και φωτισμός. Και βέβαια, έτσι όπως τρέχουν τα αυτοκίνητα ιδιαίτερα με κακές καιρικές συνθήκες, δεν μπορούμε παρά να έχουμε ατυχήματα και θανάτους.

Ευχαριστώ πολύ και ας ελπίσουμε ότι και η αποψινή συζήτηση θα βοηθήσει κατά τι, ώστε να περιοριστούν τα ατυχήματα και να εξυπηρετηθούν καλύτερα οι πολίτες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο κ. Τσιόκας.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Δυο λόγια θα πω μόνο, κύριε Πρόεδρε, γιατί η συζήτηση σήμερα έδειξε καθαρά ότι η Κυβέρνηση δεν θέλει να κατανοήσει τη σπουδαιότητα του θέματος. Ακούσαμε με προσοχή τον «κατάλογο σκέψεων» του κάθε Υπουργείου. Δεν καταλάβαμε όμως με τίποτα πώς όλα αυτά, έστω και την ύστατη στιγμή, μπορούν να δρομολογηθούν σε ένα ενιαίο σχέδιο.

Κύριε Υπουργέ, αν κάτι πρέπει να κρατήσετε από αυτή τη συνάντηση, είναι το καθολικό πλέον αίτημα που εκφράζεται από φορείς, πολίτες και εναγωνίως από το ΠΑ.ΣΟ.Κ., επιτέλους να ενεργοποιήσετε εκείνα τα σχήματα, τους θεσμούς μέσα από τους οποίους συντονισμένα με ποσοτικούς και ποιοτικούς δείκτες οφείλουμε και πρέπει να διεκδικήσουμε τη μείωση των ατυχημάτων στο 50% την επόμενη τετραετία. Χάσαμε πολύτιμο χρόνο. Όλα αυτά που μας είπατε, μας είπατε ότι θα εξελιχθούν μετά από δυο χρόνια, μετά από επτά χρόνια. Η ζωή όμως είναι ωφέλιμη και σήμερα, δεν θα είναι μόνο μετά από επτά χρόνια.

Με αυτήν την έννοια λοιπόν το ποιος συντονίζει τη Διυπουργική Επιτροπή είναι κρίσιμο θέμα, είναι ευθύνη του Πρωθυπουργού. Ή να την αναλάβει ο ίδιος ή να την αναθέσει κάπου. Αν στο προηγούμενο πρόγραμμα είχαμε βάλει ως κυρίαρχο ζήτημα την αστυνόμευση και απέδωσε αυτό που απέδωσε και άγγιξε και τα όριά του –δεν μπορούσε να πάει και παραπάνω- τώρα πρέπει να μπει το επόμενο και το επόμενο θέλει σύστημα και σχέδιο και εσείς δεν το κάνετε. Εξαντλήσατε τρία πολύτιμα χρόνια και είναι σε βάρος μας.

Τώρα θέλω να κάνω και εγώ δυο σχόλια σ' αυτό για τα Πρακτικά περισσότερο, κύριε Πρόεδρε. Με τα στοιχεία τα δικά σας –γιατί σας είπα ότι η ιστοσελίδα του Υπουργείου κάποια περίοδο κρύφτηκε μετά- λέτε ότι δεν είναι χίλιοι εξακόσιοι αλλά χίλιοι πεντακόσιοι.

Δηλαδή τώρα το 5% διόρθωση όσον αφορά τους θανάτους των τροχαίων, δεν θεωρώ ότι είναι ποσοστό που εμπίπτει σε κάποιο σχέδιο. Μπορεί να είναι και λόγω συγκυρίας ή μπορεί να είναι οτιδήποτε άλλο. Δεν νομίζω δηλαδή ότι μπορεί κανείς να επικαλεστεί ως θετικό αποτέλεσμα μετά από τρία χρόνια το ότι το χίλια εξακόσια έγινε χίλια πεντακόσια, που σας είπα ότι το αμφισβητώ γιατί δεν υπάρχουν επίσημα στοιχεία και δεν καταγράφονται.

Σε ό,τι αφορά τώρα το 11%, εμείς όταν είπαμε ότι για τους νέους έχουμε ατυχήματα που φτάνουν και το 40%, εννοούμε στις πόλεις. Μέσα στις πόλεις, το μεγαλύτερο ποσοστό ατυχημάτων αφορά τους νέους, γιατί αφορά δίτροχα, αφορά πεζούς. Αφορούν θέματα, δηλαδή, για τα οποία εσείς τώρα αναθέσατε μελέτη για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη και για τις άλλες πόλεις, τώρα που έχει διογκωθεί το πρόβλημα. Αν πάτε στη Θεσσαλονίκη, στην πατρίδα μου, θα δείτε ότι το μείζον θέμα που απασχολεί τον Τύπο, τους κοινωνικούς και τους παραγωγικούς φορείς, είναι το συγκοινωνιακό. Και εσείς λέτε ότι τώρα θα το σχεδιάσετε.

Αναφέρατε μια σειρά από παρεμβάσεις στο πλαίσιο του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης που σχεδιάσετε, θα εξελίξετε κ.λπ.. Με την ίδια λογική θα σας πω και εγώ, γιατί δεν προβλέψατε το δρόμο Θεσσαλονίκη-Κιλκίς μέσω Καλλιθέας. Δεν μιλάω για το δρόμο προς Προμαχώνα, μιλάω για τον άλλο δρόμο. Γιατί για παράδειγμα στο δρόμο Θεσσαλονίκη-Κιλκίς-Προμαχώνας δεν προβλέπετε τους ανισόπεδους κόμβους; Γιατί δεν έχουμε υψηλό αριθμό τροχαίων ατυχημάτων και μάλιστα θανατηφόρων στον κόμβο του Δήμου Μυγδωνείας;

Αν πάμε στην περιπτωσιολογία, ο καθένας θα μπορεί να σηκώνει ό,τι θέλει. Εγώ θέλω να σας πω ότι σχέδιο δεν υπάρχει, δομή δεν υπάρχει.

Με αυτή την έννοια, λοιπόν, για μας τέσσερα είναι τα μεγάλα ζητήματα πολιτικής επιλογής που έπρεπε να είχατε κάνει: Πρώτον η Διακομματική του Κοινοβουλίου έπρεπε να λειτουργεί. Δεύτερον, η Διυπουργική έπρεπε να λειτουργεί συντονισμένα. Τρίτον και βασικότερο, η Εθνική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας. Και σας προτείναμε και ένα τελευταίο, ιδρύστε κατά το πρότυπο των ευρωπαϊκών χωρών, ένα ινστιτούτο που θα τα παρακολουθεί, θα κάνει μελέτες συστηματικές και θα ελέγχει. Δεν πρέπει να στηριζόμαστε στον εμπειρισμό πρέπει να προχωρούν κυλιόμενα διάφορα σχέδια, για να έχουν ένα θετικό αποτέλεσμα.

Δυστυχώς δεν κάνατε τίποτε από αυτά και έχω την εντύπωση ότι γι' αυτό το λόγο όχι μόνο κρίνεστε αλλά και κατακρίνεστε.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Τσιόκα.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Εγώ θα σας δώσω πέντε λεπτά, αρκεί να τα τηρήσετε.

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Σήμερα είστε γαλαντόμος στον Υπουργό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Πάντοτε, κύριε συνάδελφε, στους Βουλευτές έχω μια ιδιαίτερη ευαισθησία, γιατί είμαι πολλά χρόνια εδώ και ξέρω ότι είναι δύσκολο το έργο τους.

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

Πιστεύω ότι η κριτική είναι εν πολλοίς άδικη, γιατί δεν είναι θέμα, επαναλαμβάνω, υπερ-οργάνων υψηλοτάτου επιπέδου, η δουλειά που χρειάζεται να γίνει σ' αυτόν τον ταλαίπωρο τόπο, είναι θέμα ανθρώπων που θα δουλέψουν, ο καθένας στον τομέα αρμοδιότητάς του. Αυτό είπα, και κατέθεσα το δεύτερο πρόγραμμα μέχρι το 2010, είπα ότι χωρίζεται σε τομείς για έξι Υπουργεία και κάθε Υπουργείο προχωρεί το δικό του τομέα, ασφαλώς συμπληρωματικό των άλλων. Αλλά, το να συζητάμε σε επιτροπές άπειρες ώρες...! Άλλωστε είναι γνωστό το ανέκδοτο, ότι αν θες να πάει ένα θέμα στις καλένδες, φτιάχνεις μια μεγάλη επιτροπή από υψηλόβαθμα στελέχη υπερ-απασχολημένα και το θέμα κολλάει εκεί...!

Παρά ταύτα όμως, εγώ θα σας ευχαριστήσω για τη σημερινή, δύσκολη για μένα συνάντηση, γιατί πράγματι είμαστε πολύ πίσω ακόμα στην οδική ασφάλεια. Αυτό είναι γεγονός, δεν υπάρχει καμία αμφιβολία. Έχουμε φτιάξει ορατό και ιδιαίτερα μεγάλο έργο, ακριβώς για τη μείωση την ατυχημάτων. Σας υπενθυμίζω ότι το 2007 και μόνο, λόγω των νέων οδικών αξόνων

θα μειωθούν κατά συντηρητικές εκτιμήσεις οι νεκροί περισσότερο από εκατό το χρόνο. Είναι πολύ σημαντικό στοιχείο, τα είπα και προηγουμένως και τα έχει αναλυτικά και η έκθεση, με στοιχεία αδιαμφισβήτητα, γιατί έγιναν συγκεκριμένα έργα. Και από τους μεγάλους αυτοκινητοδρόμους με συμβάσεις παραχώρησης, η μείωση θα είναι κατά τους υπολογισμούς κατά εκατό έως εκατόν πενήντα νεκρούς. Μεγάλα νούμερα για τις ανθρώπινες ζωές της ταλαίπωρης χώρας μας.

Παρά ταύτα, αυτό δεν φτάνει. Και τα επίσημα στοιχεία, που επίσης αναφέρατε, δεν είναι στοιχεία δικά μου ή δικά σας, τα βγάζει επισήμως το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και υπάρχουν στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Δημόσιας Τάξης. Σύμφωνα με τα στοιχεία, λοιπόν, που σας έδωσα για τα ατυχήματα των παιδιών στις πόλεις, τα ατυχήματα είναι πράγματι λίγο περισσότερα από το 11,5% -έχετε δίκιο- αλλά δεν ξεπερνούν το 18%. Δεν είναι, πάντως, 41%.

Αλλά δεν είναι αυτό το θέμα μας. Ο καθένας μπορεί να κάνει λάθος σε κάποια στοιχεία. Σημασία έχει η ουσία και με αυτό θα κλείσω αυτά τα λίγα λεπτά. Σημασία έχει ότι σήμερα επιτέλους, με έργα που μερικά πράγματι έχουν ξεκινήσει από το παρελθόν αναβαθμίζεται θεαματικά η οδική υποδομή και αυτομάτως η οδική ασφάλεια.

Δεν μπορείτε να φανταστείτε ποια Ελλάδα θα υπάρχει σε μερικά χρόνια, η οποία όμως ήδη κατασκευάζεται σήμερα. Και δεν κατασκευάζεται, διότι κάποιοι το εύχονται ή το θέλουν ή έτυχε, αλλά διότι μερικοί άνθρωποι –και δεν αναφέρομαι στον εαυτό μου, θα αναφέρω σαν παράδειγμα τον κ. Σουφλιά αλλά και τους άλλους Υπουργούς- εξοντώνονται στη δουλειά γι' αυτό. Θέλω να με πιστέψετε, αγαπητέ συνάδελφε, ξέρετε πόσο σας τιμώ και σας εκτιμώ, ότι αυτό που μετράει τελικώς είναι η πολλή δουλειά.

Το ξέρετε: Τα λόγια είναι εύκολα. Άμα κάποιος δεν δουλέψει δώδεκα ώρες την ημέρα και δουλεύει μερικές ώρες μόνο και τις υπόλοιπες απλά επικοινωνεί –είναι και της μόδας, αλλά δεν φτάνει- έργο δεν βγαίνει. Εμείς στο Υπουργείο επικοινωνούμε λίγο και δουλεύουμε πολύ. Αυτή είναι μια πραγματικότητα και το ίδιο ακούω ότι κάνουν και οι άλλοι συνάδελφοι. Συνεπώς, δουλειά πολλή γίνεται και τα αποτελέσματα είναι ορατά.

Θα έλεγα δε, για να κλείσω, ότι θα παρακαλούσα να κάνετε πάλι μία επερώτηση για την οδική ασφάλεια κατά τον Σεπτέμβρη-Οκτώβρη...

ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΤΣΙΟΚΑΣ: Θα έχει αλλάξει η Κυβέρνηση!

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων): Εάν δεν έχει αλλάξει!

Δεν ξέρω πότε θα αλλάξει, αυτό το ξέρει ο Πρωθυπουργός, ο οποίος λέει ότι θα αλλάξει στο τέλος της τετραετίας και το πιστεύω, αλλά πάντως τη νέα επερώτηση προ των εκλογών, για να έχω την χαρά και την τιμή να σας παρουσιάσω και τα νέα έργα που ολοκληρώνονται και τις νέες δυνατότητες που έχουμε στο κρίσιμο αυτό θέμα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σωτήρης Χατζηγάκης): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Κοινοβουλευτικής Δεοντολογίας καταθέτει την έκθεσή της στις αιτήσεις της Εισαγγελικής Αρχής για τη χορήγηση άδειας άσκησης ποινικής δίωξης κατά Βουλευτού.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση της υπ' αριθμόν 35/6-12-2006 επερώτησης Βουλευτών του ΠΑ.ΣΟ.Κ προς τους Υπουργούς Μεταφορών και Επικοινωνιών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Δημόσιας Τάξης και Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, σχετικά με τα προγράμματα οδικής ασφάλειας.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 21.16' λύεται η συνεδρίαση για αύριο ημέρα Τρίτη 30 Ιανουαρίου 2007 και ώρα 18.30' με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο, συζήτηση αναφορών και ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία, σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ **ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**